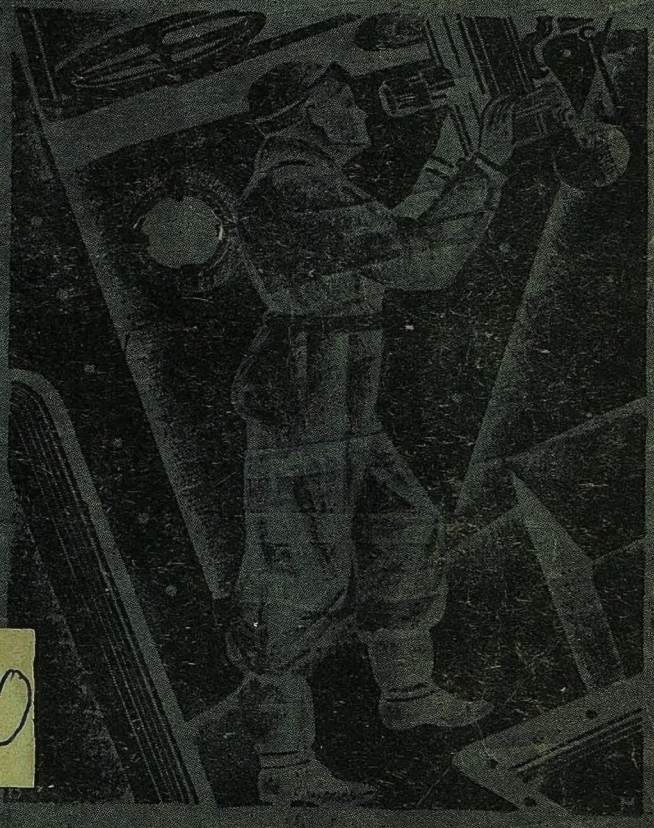
С 91(98)
С242

Х. СВЕРДРУП

ВОЛЬДЫ НА ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ



150980

ИЗД-ВО ВСЕСОЮЗНОГО АРКТИЧЕСКОГО ИНС-ТА
ЛЕНИНГРАД 1933

КНИГА ДОЛЖНА БЫТЬ
ВОЗВРАЩЕНА НЕ ПОЗЖЕ
указанного здесь срока

Колич. предыд. выдач.

Зак. 594

ПОЛЯРНАЯ БИБЛИОТЕКА

С91(98)
С242

ХАРАЛЬД СВЕРДРУП

ВО ЛЬДЫ НА ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ

Авторизованный перевод с норвежского М. А. ДЬЯКОНОВА

С предисловием проф. В. Ю. ВИЗЕ

ИЗДАНИЕ 3-е ЗАНОВО ПЕРЕСМОТРЕННОЕ

Краевая Архангельск Библиотека
Обязательный экземпляр государственной книжной палаты
Пользоваться бережно!

Кабинет Севера.

1948

1955

ЛЕНИНГРАД • 1934
ИЗДАНИЕ ВСЕСОЮЗНОГО АРКТИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

1966 г.

31 к.

2(98)

HARALD U. SVERDRUP

HVORLEDES OG HVORFOR MED „NAUTILUS“

2062
2010

1935

Ответств. редактор *В. Ю. Визе* Техн. редактор *М. П. Орловская*
Сдано в набор 13 X 1933 г. Подписано к печати 17 XII 1933 г.
Бумага 62 × 94 Объем 7 1/4 п. л. Печ. знаков в 1 п. л. 39600
Ленгорлит № 31327 Тираж 7000 Заказ № 1909

Типография Академии Наук СССР. В. О., 9 линия, 12.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Представление, что центральная Арктика является недоступной для человека областью земного шара, в настоящее время можно считать уже изжитым. Но лет пятьдесят тому назад оно было еще в полной силе, подобно тому, как сейчас принято считать недоступными планеты. «Недоступность» есть, конечно, понятие относительное. Когда мы говорим, что что-нибудь является недостижимым, это значит только то, что в настоящее время мы не располагаем необходимыми транспортными средствами. Сколь скоро эти средства появляются в наших руках, недоступное становится доступным. История завоевания Арктики является хорошим тому примером. Узнав природу Арктики и поняв, что обычными средствами передвижения в сердце ее не проникнуть, человек стал изыскивать новые методы. Нансен использовал дрейфующее судно, Макаров выдвинул проект мощного ледокола, Андрэ первый применил для проникновения в центральную Арктику воздушные средства, Уилкинс сделал первую попытку использовать для этого подводную лодку. Чрезвычайно характерно, что каждый раз, когда исследователь выдвигал новый метод для проникновения вглубь Арктики, он подвергался самому резкому осуждению не только со стороны «широкой публики», но в еще большей мере со стороны лиц, хорошо знакомых с исследованием полярных стран. Проект Нансена достигнуть высоких широт на дрейфующем судне был авторитетными лицами назван «бессмысленным проектом самоубийства». Так же расценивалась попытка Андрэ полететь к северному полюсу на воздушном шаре, а план Макарова использовать для проникновения в Арктику мощный ледокол был осужден Академией наук и Русским географическим обществом. Совершенно то же случилось и в 1931 году, когда в прессе появились сообщения, что Уилкинс намеревается дойти до полюса подо льдом, использовав для этого подводную лодку. У большинства этот проект вызвал недоумение и явно скептическое отношение. «Жюль-Верновская фантастика» — с усмешкой отзывались о плане Уилкинса даже знакомые с полярными странами лица. Что в проекте Уилкинса были элементы фантастики, отрицать нельзя, но нам думается, что это скорее

является положительной стороной его плана, нежели отрицательной. Когда Нансен горячо ратовал за применение мощного дирижабля для исследования полярных стран и специально в этих целях основал международное общество Аэроарктик, многие указывали Нансену, что главная задача этого общества — устройство при помощи дирижабля исследовательской станции в центре Арктики — фантастична. Но это нисколько не смутило великого исследователя: «Обвинение в фантастичности мы спокойно принимаем. Ибо всякая исследовательская работа является действительно плодотворной только тогда, когда ее окрыляет фантазия, и только такими исследованиями человеческая мысль движется смело вперед». В этом Нансен был, несомненно, прав.

Пионеры новой методики полярных исследований нередко применяли выдвинутое ими новое средство еще тогда, когда оно не было в должной мере усовершенствовано. Так, Макаров хотел итти «напролом к полюсу» на «Ермаке», который как мы теперь знаем, слишком маломощен для этого. Андрэ осуществил свой план тогда, когда строение управляемых воздушных аппаратов еще только-только зарождалось. Вследствие этого первые попытки применения новых средств в Арктике нередко терпели неудачу — к торжеству скептиков, заявлявших, что они это предвидели и всегда утверждали, что новый проект не стоит выеденного яйца. Все это повторилось и теперь с Уилкинсом. В его распоряжении не было подводной лодки, приспособленной для плавания подо льдом, и единственное, что он мог раздобыть для осуществления своего плана, — это старую лодку военного флота САСШ, забракованную и приговоренную к уничтожению. Вправе ли мы винить Уилкинса, Макарова и Андрэ в том, что они приступили к выполнению своих планов, не дождавшись, пока в их распоряжении будут более надежные средства? Думается, что нет. Ведь предпринятые этими пионерами первые опыты в совершенно новом направлении, несмотря на то, что главная задача оставалась не выполненной, каждый раз приносили несомненную пользу уже одним тем, что помогали выяснить, в каких отношениях данное средство требует усовершенствования. «Худой конец — начало», — говорит пословица.

Одним из первых, кто крепко уверовал в правильность выдвинутой Уилкинсом идеи и оценил открывавшиеся здесь широкие возможности для научно-исследовательских работ в Арктике, был норвежский профессор геофизики Харальд Свердруп. Что именно он, а не кто иной, стал горячим приверженцем идеи подледного плавания в Арктике, было для Уилкинса особенно важно, потому что в настоящее время едва ли найдется другой человек, которому полярный пак был бы так хорошо известен, как Свердрупу. Харальд

Свердруп родился в Норвегии в 1888 году. По окончании университета он начал работать при кафедре известного геофизика В. Бьеркнеса, основателя современной динамической метеорологии и океанографии и автора теории «полярного фронта», оказавшейся столь ценной для практической метеорологии (предсказывания погоды). Свою докторскую диссертацию, защищенную в 1917 г., Свердруп посвятил метеорологической теме — северо-атлантическому пассату. Впоследствии он столь же охотно и с большим успехом разрабатывал проблемы океанографии и земного магнетизма. В то время, когда Свердруп начинал свою деятельность ученого исследователя, известный полярный путешественник Руал Амундсен был занят подготовкой новой полярной экспедиции, целью которой являлось повторение дрейфа нансеновского «Фрама» с той разницей, что Амундсен предполагал вмерзнуть во льды на своем судне «Мод» не в районе Ново-Сибирских островов, где начал свой дрейф «Фрам», а к северу от Берингова пролива. По его предположению корабль должен был продрейфовать отсюда через весь Полярный бассейн и пройти ближе к полюсу, чем в свое время «Фрам». Продолжительность ледового дрейфа Амундсен ориентировочно определял в четыре года. Руководство научной частью экспедиции было предложено Х. Свердрупу, и последний с радостью принял это предложение. Во время плавания «Мод» к Берингову проливу Северовосточным проходом, продолжавшегося два года (1918—1920 гг.), вся научная работа лежала полностью на Свердрупе, так как он был единственным ученым на судне. Следующую зиму (1920/1921 г.) Свердруп провел у мыса Сердце-Камень на Чукотском побережьи, а в течение трех лет с 1922 по 1925 г. он дрейфовал на «Мод» в Чукотском и Восточно-Сибирском морях. Шестилетняя работа Свердрупа в морях, омывающих северные берега Сибири, была исключительно плодотворна, и ей мы обязаны первыми обстоятельными научными исследованиями этих морей. Впоследствии Свердруп принимал участие в плавании немагнитного судна «Карнэги» в Тихом и Атлантическом океанах, состоя одновременно профессором Геофизического института в Бергене.

Во время плавания подводной лодки «Наутилус» к северу от Шпицбергена Свердрупу удалось сделать весьма ценные океанографические наблюдения. Интересно заключение Свердрупа, что условия для океанографических работ в арктических морях много благоприятнее на подводной лодке, нежели на обыкновенном судне.

Для советского читателя книга Свердрупа, написанная простым и очень живым языком, представляет особенный интерес. Та интенсивная деятельность, которая в последние годы развер-

нута советскими экспедициями в Арктике, со всей очевидностью показала, что работа в Арктике требует особого подхода, своей собственной методики. Этой методикой мы в значительной мере овладели. Наши ледоколы из года в год бороздят арктические моря, смывая одно «белое пятно» за другим, открывая новые берега и острова и устанавливая регулярное сообщение с такими отдаленными полярными районами, которые раньше считались доступными только в редких счастливых случаях. Наши самолеты успешно ведут разведывательную работу в Арктике, а с развитием советского дирижаблестроения мощные воздушные корабли занесут советский флаг в самое сердце Арктики и дадут возможность и здесь построить научно-исследовательскую станцию, значение которой исключительно велико. Из этой книги читатель увидит, что возможные средства для завоевания Арктики еще не исчерпаны. Существует еще подводная лодка. Первый опыт подледного плавания был неудачен — как и почему, об этом рассказывает Свердруп. Но можем ли мы после этого первого неудавшегося опыта отвергнуть подводную лодку как транспортное средство в Арктике? Утопична ли идея подледного плавания? Советский читатель разберется в этом лучше всякого другого, потому что в вопросах, что утопично и что нет, он большой спец. Великое дело, над которым работают большевики, в капиталистических странах давно уже было названо «фантазией» и «утопией». Но в последнее время буржуазная пресса стала что-то избегать этих излюбленных ею раньше определений. Слишком очевидным стало, что утопией является не социалистическое строительство, а незыблемость капитализма. Пусть же читатель также правильно решит вопрос: утопия ли подводная лодка в Арктике?

Проф. В. Ю. ВИЗЕ.

1

НА СЕВЕР

Моторный бот, сопровождавший нас из Бергена, описал дугу вокруг «Наутилуса», и я, в последний раз помахав на прощание рукой, спустился вниз, чтобы навести порядок в научном отделении и раздобыть себе место для спанья.

Что за хаос! Узкие проходы были переполнены ящиками, на полках лежали пакеты и разная мелочь громоздилась горой, а дальше — в камере для спуска в воду, впереди нашего помещения, лежало пять огромных заплечных мешков, набитых полярным снаряжением, ожидавшим, когда мы приложим к нему руки.

Вопрос о разборке этого полярного снаряжения и о приведении в надлежащее состояние коек был решен одновременно. По совету Уилкинса, мы оставили матрацы в Бергене и потому приступили теперь к превращению коек в сундуки. Огромный заплечный мешок на подкладке был расстелен на дно койки. Поверх мешка я положил толстую полярную одежду, штаны и анорак из отличной верблюжьей шерсти, а сверху разложил полярные башмаки, чулки, рукавицы, шапки и нижнее белье. Для достижения какой-либо системы в сундуке, я уложил все эти вещи в их естественной последовательности, положив башмаки и чулки в ногах постели, рукавицы приблизительно на середине, а шапку у изголовья.

Разную мелочь, в роде снежных очков, компаса, карманного ножа и финского ножа, я рассовал подальше, где она, по моим предположениям, оставила бы наименьшие отпечатки на моем теле. Поверх всего этого я разостлал спальный мешок, а теперь настал черед для моего личного снаряжения в виде нижнего белья, рубашек, чулок и снежного верхнего платья. Наконец, оставался еще пневматический матрас, но, из соображений пространственных, я не мог надуть его в надлежащей степени, как в силу тех же пространственных соображений, должен был отказаться и от подушки, подложив вместо того несколько штук белья, чтобы образовалось подходящее возвышение.

Лучше всего в койке были великолепные шерстяные одеяла, постланные поверх пневматического матраса. У них был только один недостаток: цвет их был неподходящим для подводной лодки. Это были отличные двойные шерстяные одеяла, специально купленные мною в Бергене, но они были светлосерого цвета с белым рисунком. Я уже достаточно хорошо видел «Наутилус» и пришел к выводу, что белый цвет будет на нем малодолговечен. Но мы с Саулем утешались при мысли, что у нас двойные одеяла и если их вывертывать, то чистую сторону можно будет получить шестнадцать раз максимум — ведь все дело лишь во внешнем виде!

Впрочем, мы нашли гораздо лучшее решение. Днем мы клали поверх коек доску и превращали их в письменные столы, что вместе с тем предохраняло и наши шерстяные одеяла.

Место нужно было использовать до последних пределов. Научное отделение представляло собой помещение в четыре метра на три с половиной метра, при сводчатом потолке, так что наибольшая высота едва превышала два метра. Посредине задней половины был установлен большой ледовый бур, который оказался потом довольно плачевным сооружением, а по левому борту половину всего места занимала радиостанция.

В самом переднем углу по левому борту была койка Уилкинса — ящик, обтянутый коричневой клеенкой. Днем Уилкинс закрывал свой ящик и пользовался им как рабочим столом, вечером же открывал крышку и забирался внутрь. Под койкой Уилкинса находилось ложе страданий радиста Рэя Мейерса.

В заднем углу по правому борту стояла лебедка с мотором для подъема ледового бура, над нею помещалась койка, а за нею одна над другой по направлению к носу шли остальные две. Из-за трех этих коек должны были вступить в бой мы трое ученых — Сауль, Филлингер и я. Моментально было решено, что Саулю придется занять нижнюю койку, так как из всех нас он был самый худенький и потому мог лучше других поворачиваться на койке с боку на бок. Филлингер получил заднюю верхнюю койку, а я переднюю.

Между койками: Уилкинс — Мейерс и Сауль — я был воздвигнут «стол» из восьми ящиков для бутылок с пробами воды, покрытый столешницей. Позади стола было излюбленное детище Филлингера — большой инструмент для определения силы тяжести, а затем еще один стол, стоявший перед радиоаппаратами. Мейерсу все время приходилось что-то в них поправлять, и я изумляюсь терпению, с каким он пробирался мимо этого стола, поставленного нами прямо у него на дороге.

Проходы между койками, столом и инструментами были так узки, что два человека не могли тут разойтись. Если кому-нибудь

надо было пройти, то всем нам приходилось менять места. Одному нужно было втискиваться в чулан, где Мейерс отправлял свои телеграммы, второму забираться на стол, третьему ложиться, свернувшись калачиком, на край койки.

На обратном пути мы, трое ученых, оставили «Наутилус» в городке Лонгйир, забрав все свои вещи, так что сразу стало просторно. Когда «Наутилус» через полторы недели пришел

Д-р Свердруп в лаборатории за работой.

в Берген, Мейерс закричал мне: «Право, вот было отлично, что вы, трое ученых, высадились на берег в Адвент-бэе! По крайней мере у меня было место, чтобы переменить... мнение, когда мне хотелось!»

Когда я вошел в научное отделение сейчас же после отхода из Бергена, там было только место для одного мнения: здесь надо что-то сделать! После того, как я убрал самое худшее и привел в порядок свою койку, настал черед Мейерса. Он только почесал себе затылок, когда ему пришлось убирать содержимое своих пакетов. «Не знаю, право, каким образом я смогу уложить все эти резервные части в свою койку! Тут такая теснота, что я едва пролезу, оставшись в одном нижнем белье!» Но он последовал моему примеру, выбросил матрас и тогда дело пошло.

Часов в одиннадцать я проявил всю свою гимнастическую ловкость и забрался на койку. Она помещалась так близко к сводчатому потолку, что я мог лежать на ней только плашмя; стоило хоть немного поднять голову, как я стукался о шпангоуты. Для

того, чтобы забраться на койку, я должен был ухватиться одной рукой за край койки, а другой за вал, проходивший под потолком. Оставалось только поднять ноги на койку и медленно протиснуться на нее.

Когда я забрался на койку, Уилкинс еще пыхтел над выниманием из своего ящика старых вещей и укладкой в него новых, но я заснул, не обращая ни на что внимания, несмотря на свет и шум. Однако, ночь прошла не совсем спокойно, потому что Филлингер лежал на той же высоте, что и я, и мы щекотали друг другу подошвы. На следующий вечер мы установили международную пограничную линию в виде солидной доски.

В половине восьмого нас разбудил Джэк: «Breakfast is ready».[1] Филлингер и Сауль сразу вскочили. Филлингер выбивался из сил, влезая в слишком узкий комбинэзон, так что Сауль предложил ему рожок для ботинок.

Мне пришлось лежать спокойно, пока Сауль одевался, потому что мы не могли одеваться одновременно. Наконец, он был готов, и я начал осторожно маневрировать, вылезая из койки, но мне вдруг свела икры такая сильная судорога, что прошло несколько минут, прежде чем я был в состоянии встать на ноги. Я лежал всю ночь неудобно и не мог перевернуться на бок. Пришлось переложить все содержимое сундука и распределить вещи так, чтобы из него получилось более удобное ложе.

В камбузе были предложены свиная грудинка, яйца и скверное кофе. К сожалению, кофе и в дальнейшем продолжало быть скверным, но кок был мало в том виноват. Кипятильники кипятили воду день и ночь, и, когда кипяток в них подходил к концу, их снова наполняли кофе и водой. Я был поражен таким способом действий, ибо привык относиться к кипячению кофе как к некоему священнодействию, но мое мнение оказалось мнением ничтожного меньшинства.

После завтрака нам пришлось продолжать уборку вещей. Просто невероятно, сколько уголков и закуточков нашлось на борту «Наутилуса» и сколько чего удалось рассовать! Водолаз Крилли оказался специалистом по части нахождения новых закоулков. — «Слушайте, доктор, — говаривал он, — для записных книжек найдется отличное место, если мы приделаем вот здесь в уголке полку над этим клапаном».

В камере для спуска в воду мы соорудили рамы, куда ставились водоприемники для океанографических работ. Одна из таких рам помещалась на полу и стояла несколько отступя от переборки, потому что была шире пространства между шпангоутами.

---

[1] Завтрак готов.

Благодаря этому позади рамы получилось свободное пространство, так в $^1/_2$ метра вышиной, 20—30 см шириной и 10 см глубиной. — «Вот чудесное помещение! — сказал Крилли, увидев его, — что бы нам сюда положить?» И он не успокоился, пока не заполнил этого пространства оческами, которые, действительно, отлично тут поместились.

Перед самым отходом из Бергена нам доставили на борт шесть ящиков рома для нашего развлечения. Эти ящики, вместе с ящиком спирта, предназначенного для нужд консервации, ящиком рейнского и ящиком южнонемецкой водки и вишневой и малиновой настойки, в сопровождении стихов, адресованных Филлингеру, были снесены вниз к ученым. Уилкинс решил, что место найдется у основания ледового бура под полом нашего помещения. Мы попробовали спустить туда ящики, но они не лезли. Пришлось вскрыть их и спускать бутылки под пол одну за другой. И, действительно, они все там поместились.

Отчет показаний патентованного лага.

Я подавал бутылки Уилкинсу, который распихивал их повсюду. Когда мы уже были близки к концу ящика с рейнским, Уилкинс спросил меня, сколько еще остается бутылок. «Пять», — сказал я. — «У меня найдется место не больше, чем на четыре бутылки», — долетело до меня из глубины. — «Нет, я ошибся! — пришлось, мне к сожалению, заметить, — здесь всего лишь четыре бутылки, а остальное просто солома». — «Я тоже ошибся, — отвечал Уилкинс, — у меня хватит места самое большее на три бутылки!»

«Лишнюю» бутылку распили мы, пятеро жильцов переднего помещения. Это был совершенно исключительный рейнвейн, лета от рождества христова 1921, когда виноград на берегах Рейна был слаще, чем когда-либо. Уилкинс рассказывал, что во время кругосветного перелета «Графа Цепелина» у них не хватило воды на последнем этапе от Сан-Франциско до Нью-Йорка и им «пришлось» пить шампанское и вот этот самый рейнвейн. Эк-

кепер и он послали в тот раз восторженную телеграмму фирме-поставщице вина, и поэтому теперь фирма прислала подарок «Наутилусу».

Мы еще не успели управиться и с половиной всех вещей, как появился Джэк и доложил, что обед готов. Часы приема пищи следовали на борту «Наутилуса» близко один за другим, так как они должны были быть удобны для экипажа, у которого были установлены четырехчасовые вахты в две смены. Это трудное испытание для команды. На борту «Мод» у нас тоже были только две смены, но там мы установили шестичасовые вахты, и это гораздо лучше, так как у команды получалось гораздо больше времени для непрерывного сна. При четырехчасовой вахте никогда не удается спать больше трех часов подряд, и если даже за сутки получается достаточный период отдыха, то все же от этого устаешь, ходишь с красными глазами и мечтаешь о продолжительном непрерывном ночном сне. Хуже всего было палубным вахтенным, которым приходилось одеваться от ветра и непогоды часто в мокрое платье, снятое с себя всего лишь за несколько часов перед тем. Это было тяжело, но за пять недель, проведенных мною на борту «Наутилуса», я не слышал ни единой жалобы, все были «прекрасными спортсменами». Поэтому я ничуть не изумился, когда кок Стамнес сказал мне через несколько недель после нашего возвращения домой: «На борту у нас были отличные ребята. Я еще ни разу не участвовал в таком приятном плавании!»

Эмиль Стамнес из Троньема был внесен в списки экипажа в Бергене, потому что американский кок был слишком «неаппетитным» и черезчур толстым. Стамнес очень скоро освоился с положением, потому, что каютный юнга Джэк знал камбуз вдоль и поперек. «Я скажу шефу, что ему надо будет делать», был его обычный ответ. Единственно с чем было трудно примириться Стамнесу, это с койкой. Не потому, что она была скверной или что он не мог спать на полярном снаряжении и на ножах! Нет, все дело было в том, что на койку страшно капало с потолка. Стамнес, Джэк, старший машинист и главный электрик, все они спали по правому борту в камбузе, при чем у Стамнеса была самая передняя верхняя койка. Как раз над его головой был воздушный вентиль, на котором постоянно оседала влага, и вода капала прямо на лицо Стамнесу. — «Единственное, что я могу сказать о работе на борту, — это, что мне трудно бывает спать, когда дождик льется на голову», говорил он.

Впрочем, ему некогда было думать о чем-либо другом, кроме приготовления пищи с шести часов утра до шести часов вечера, потому что часы приема пищи следовали, как уже упоминалось,

близко один за другим. В половине восьмого бывал готов завтрак, для того чтобы те, кто вступал на вахту в восемь часов, могли поесть. Обед подавался в половине двенадцатого, а ужин около половины пятого. Вахта с четырех часов дня до восьми вечера делилась на две части, по два часа каждая, для того чтобы все вахты правильно чередовались.

Никакой кают-компании на борту «Наутилуса» не было. Мы ели в камбузе, где Стамнес с Джэком выдавали порции по мере того, как проголодавшиеся к ним заявлялись. В камбузе были четыре койки по правому борту, а посредине стоял стол — я решаюсь так его назвать. Пространство под столом было до верха набито ящиками с провизией, а над столом была воздвинута надстройка, тоже наполненная провиантом. Между этой надстройкой и столешницей оставалось свободное пространство, приблизительно сантиметров в 30 в высоту, так что можно было подавать порцию кушанья между тарелками с маслом и корзинками с хлебом и печеньем, которые всегда стояли тут в полной готовности.

Вокруг этого стола мы и стояли во время еды. Иногда кому-нибудь из нас везло, он пробирался за угол и находил себе ящик у левого борта, на той стороне, где было святилище кока. Там стояла электрическая плита, и там порции кушанья изготовлялись по мере надобности. — «Порцию, Эмиль!» — «Cup of coffee, Jake».[1] «Подбавьте-ка еще жаркого, Эмиль! Нет, спасибо, макарон больше не хочу!»

Крилли особенно любил рыбу и однажды — вскоре после отплытия из Бергена — нам подали форель, сервированную с ломтиками лимона. Крилли, съев свою порцию, протянул опять тарелку Джэку: «Я совсем позабыл использовать свой ломтик лимона. Мне кажется, я могу получить еще кусочек рыбы». А немного спустя раздается: «Нет, я сегодня положительно не попадаю в такт! Вот теперь у меня уже пуста кофейная чашка, а я еще не кончил есть!»

Стамнеса все на судне очень любили, потому что он хорошо и чисто готовил, насколько это можно было требовать на борту «Наутилуса». Но ему пришлось отказаться от ношения белой куртки стюарта и вместо нее надеть коричневый комбинэзон. Только в одном отношении слышал я жалобы. Подавая на стол порцию жаркого с соусом, он поливал соусом жаркое, а не картофель, как этого требуют правоверные американцы. Ах, да! Была еще одна вещь: у нас на борту было очень много свежего лука, и Стамнес применял его во всевозможных видах и при всяком случае, так что Сауль стал с вожделением помышлять

[1] Чашку кофе, Джэк!

о таком дне, когда лук будет подаваться в кушаньях меньше трех раз в сутки.

Камбуз был поместителен и по вечерам служил излюбленным местом пребывания, в особенности для тех из машинной команды и электриков, которые стояли на вахте, но не были заняты. Вечером кок ставил на стол хлеб, масло, холодное мясо, сыр, а кофе кипело непрерывно, так что если у нас являлось желание поесть после раннего ужина, то мы всегда могли найти что-нибудь закусить. Джэк не приходил в особый восторг от такого порядка, потому что по утрам нельзя было найти ни единой чистой кружки или чашки, и ему приходилось начинать свою работу с перемывания всего того, что было загрязнено за ночь.

Да, камбуз был большой и удобный, но того же нельзя сказать о другом необходимом помещении на борту судна, которое к тому же было очень труднодоступным. Проход к этому помещению, с «сердцем на дверях», Филлингер обычно называл «путем в Каноссу», потому что только самая неотложная необходимость могла понудить человека направиться туда. Самый длинный и самый плохой путь вел туда из научного отделения, находившегося в носовой части. Разминувшись с теми, кто стоя работал или читал в лаборатории, нужно было потом протискиваться мимо большого ледового бура с его талями и моторами. Это должно было совершаться с осторожностью, потому что здесь находился открытый выключатель, и если, избави бог, задеть его, то под ногами у Мейерса начинал гудеть мотор. Когда такая штука впервые случилась со мной, я немного перепугался: ведь никогда не знаешь, что́ может случиться, если некоторое количество лошадиных сил выпускается на свободу без заранее обдуманного намерения. Но к подобным вещам мы потом привыкли!

Впрочем, Филлингер никак не мог ужиться с мотором и лебедкой, стоявшими у него под койкой для пуска в ход ледового бура. Выключатель для мотора тоже был поставлен под койкой, в том месте, где Филлингер держал свои фотографические принадлежности, аптечку и разные другие вещи, на которых он не спал. Когда он пробовал найти то или другое, не вытаскивая из-под койки больше четырех-пяти ящиков, то почти исчезал под койкой, но нижняя часть его широкой спины высовывалась в помещение. И вот, лежа в таком в высшей степени неудобном положении, Филлингер задевал за выключатель, мотор с гуденьем начинал работать, а лебедка развивала полный ход. Зубчатое колесо лебедки примыкало к краю койки, которая начинала подпрыгивать над его головой, пока Филлингер, свернувшись в клубок, не поворачивал выключателя. Не забуду того восторга,

с каким Филлингер наглухо заклепал выключатель, когда ледовый бур сломался и мы узнали, что мотор больше не будет употребляться!

Но даже после того, как мотор перестал функционировать, Филлингер постоянно вел войну с лебедкой и отверстиями вокруг ледового бура. Каждое утро он позабывал, что лебедка под его койкой далеко выдается наружу в помещение, — впрочем, все на свете относительно. Она выдавалась наружу достаточно далеко, чтобы Филлингер каждое утро ушибал о нее пальцы ног,

В глубо ком размышлении (слева с трубкой Уилкинс).

вылезая из койки. Еще хуже обстояло дело с вырезом в полу вокруг круглого ледового бура, потому что вырез был четырехугольным и по углам черные дыры вели в преисподнюю, которая была мокрее мокрого там, где она не была перемазана нефтью. Одна из таких дыр находилась прямо перед койкой Филлингера, и все, что он ронял на пол — рукавицы, чулки, шапки, спички или карманный электрический фонарик — исчезало в глубине.

Но мы начали рассказывать о «пути в Каноссу». Протискавшись через свободное пространство у ледового бура, попадаешь в спальное помещение для команды и офицеров. Здесь было двенадцать коек — по две одна за другой и по три друг над другом с каждой стороны. Чаще всего здесь горела только одна синяя

лампочка, потому что кто-нибудь вечно спал. Приходилось осторожно пробираться между рядами коек, но, к счастью, проход был так узок, что можно было находить опору с обеих сторон, когда судно качало.

Из спального помещения проходишь в «центральный пост управления» или «ЦПУ», как он называется на борту — в сердце подводной лодки. Здесь стояли жироскопический компас, ручная рулевая машина и электрическая рулевая машина, здесь был контроль электромоторов и здесь находились все бесчисленные рукоятки для цистерн, воздушных резервуаров и клапанов, с целым рядом счетчиков и стрелок.

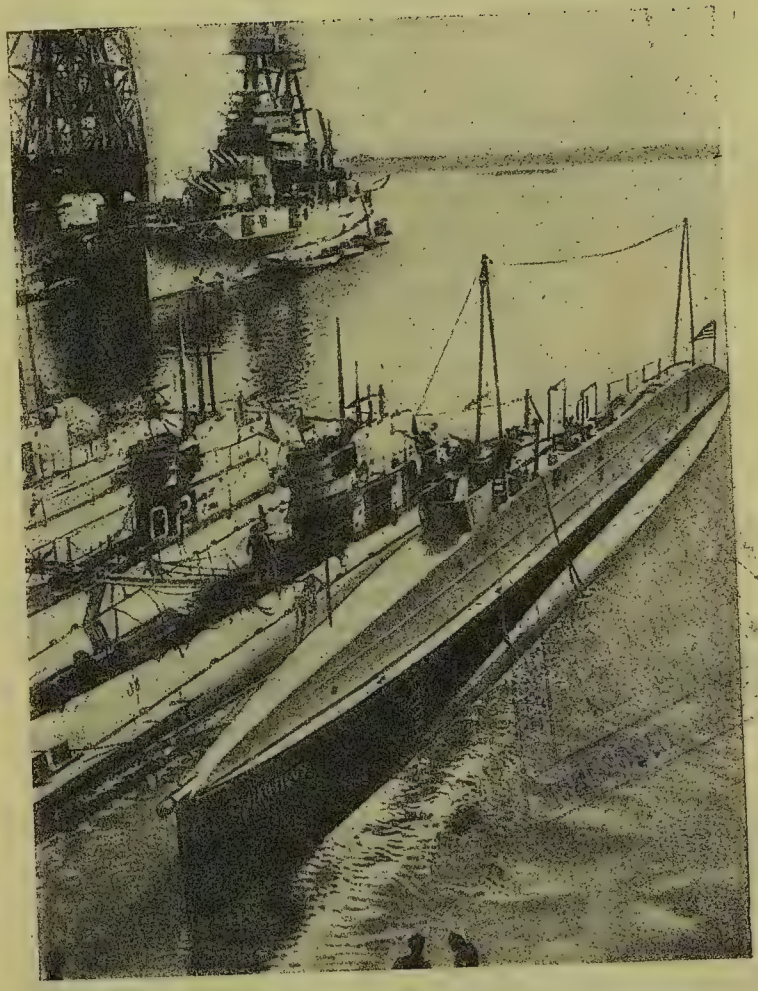
Это было опасное помещение для прохода, потому что здесь с местом дело обстояло лучше, и потому если поскользнуться на залитом нефтью полу, то рискуешь налететь полным ходом на тот или другой твердый выступ. Потолок грозил опасностью, даже если «Наутилус» не качало, потому что с него спускались инструменты в самых неожиданных местах. Особенно перископ и труба для стойки магнитного компаса. Один из электриков Голланд, седовласый человек в очках, всегда заботливо остерегал меня: «Берегите голову, доктор! Симон Лэйк всегда ходил в старом пробковом шлеме, когда бывал на борту лодки. Возьмите с собой шлем в следующий раз!»

Мы оба с Саулем обещали, что если нам придется потом плавать на подводной лодке, то мы не удовольствуемся пробковыми шлемами, но закажем себе специальные шляпы на толстой подкладке — лучше всего с особыми щупальцами. Мы считали, сколько раз мы серьезно расшибали себе головы. Сауль был менее счастлив, чем я.

При проходе через «ЦПУ» мы подвергались не только более или менее постоянным опасностям. В открытом море мы рисковали также получить душ при проходе под люком главного трапа, единственным, который оставался открытым в дурную погоду. Ведь «Наутилус» сидел низко в воде, и потому не требовалось большого волнения, чтобы брызгами обдавало всю надстройку или вдруг целый каскад воды низвергался вниз в «ЦПУ». Голланд предложил, чтобы экспедиция приобрела в Тромсё зонтик, который был бы всегда к услугам того, кому нужно будет пройти на корму!

Мы не купили зонтика, но зато приобрели себе несколько походных стульев, так что могли потом время от времени присаживаться в лаборатории, а мы оба с Саулем купили еще вазелина, чтобы содержать себя в сколько-нибудь чистом виде при помощи вазелина и оческов и не осаждать единственного для всей экспедиции умывального таза, стоявшего в «ЦПУ».

150980



«Наутилус» на морской станции в Филадельфии рядом с однотипными лодками.

Кабинет Сектора

Кабинет Севера
Обл. Библиотеки
им. А.

Продолжая итти из «ЦПУ» на корму, проходили через камбуз, не подвергая себя никаким новым опасностям, но затем начинались серьезные трудности. В машинном помещении за камбузом нужно было проходить мимо двух больших дизель-моторов, имея с каждого своего бока по 500 лошадиных сил на полном ходу — если предположить, что оба мотора работали, но это не так уж часто случалось! Проход был узок и залит нефтью, так что приходилось пробираться вперед с величайшей осторожностью. Если ты проходил вполне благополучно мимо дизель-моторов, то должен был пройти, изгибаясь всем телом, мимо еще одного ледового бура, который, подобно всему находившемуся за камбузом, был перемазан нефтью и сажей. После этого нужно было балансировать мимо электромоторов, перебираться через ящики с инструментами и резервными частями — и, наконец, ты оказывался перед заветной дверью в «телефонную будку», как называл это помещение Мейерс. Внутри было так тесно, что приходилось точно размерять каждое свое движение. Величайшие трудности обнаруживались к концу, потому что тогда нужно было крутить три рукоятки и попеременно пускать в ход то ножную помпу, то ручную. «Надо целый год учиться в университете, чтобы справиться с этим!» — как сказал Джек.

Первое знакомство с морем произошло, когда мы проходили мимо Фолла. Я стоял на палубе при нашем выходе в океан, но оставался там недолго. Собственно говоря, никакого особенного волнения не было, но целый фонтан брызг вздымался над всей верхней надстройкой, стоило только небольшой волне разбиться о бока судна. Одна такая малоприятная волна обратила свой взор на мои серые грубого сукна брюки, лишила их изящной складки и залилась мне в новые «мокассины», которые оказались замечательно водонепроницаемыми... изнутри!

Я предпочел исчезнуть внизу. Здесь все обстояло благополучно, хотя «Наутилус» валился градусов на 20—30 на каждую сторону, так что мы уже предвкушали заранее, какие фокусы он способен выкидывать. «Старички» из команды привыкли к еще худшей качке, а мы, вновь прибывшие, по счастью, были довольно нечувствительны к морской болезни. Я, пожалуй, оказался самым нежным, и мне стало так скверно, что меня не соблазнил даже цыпленок. Это было жалко, ибо цыпленок казался очень аппетитным, но я вместо того выпил еще одну чашку бульона и отправился обратно в камеру для спуска в воду, где растянулся на заштатном матрасе Мейерса с книжкой «Бенгальские уланы» Йитса Броуна.

Йитс Броун рассказывает в ней о своих переживаниях во время мировой войны, о том, как он был наблюдателем в отряде

Кабинет
Обл Библиотеки

летчиков в Месопотамии, попал в плен к туркам, бежал в Константинополе и опять был взят в плен после многих приключений.

Какие бывают неожиданные встречи! Через шесть недель после прочтения этой книги я плыл на юг на «Св. Свитуне» и встретился с англичанином, брат которого был летчиком в том же отряде, где служил и Йитс Броун. Брат англичанина был взят в плен сейчас же после Йитса Броуна, бежал в Константинополе почти одновременно и попал снова в плен вместе с Йитсом Броуном.

Довольно схожее переживание было у меня и на борту «Наутилуса». Младший машинист на нем Ставраков был русским по происхождению и вырос в Ванкувере. Отец его в течение многих лет занимался торговлей на Камчатке и на Сибирском побережье, между прочим вместе с Улуфом Свенсоном, которого я встречал в Сиэттле. Ставраков ездил со своим отцом и знал многих свенсоновских капитанов, которых я встречал на севере. Мало того. В 1924—1925 гг. советский пароход «Ставрополь» замерз во льдах приблизительно в 400 километрах от о-ва «Четыре Столба», где находились и мы на «Мод». Мы тогда испытывали нужду в смазочном масле и вступили в телеграфную связь со «Ставрополем», капитан которого Миловзоров оказал нам большую услугу, оставив для нас несколько бочек, найденных нами, когда мы проходили мимо его зимней стоянки на пути к Берингову проливу. Теперь Ставраков сообщил мне, что капитан Миловзоров его крестный отец! Пути людей перекрещиваются!

Но нужно вернуться к плаванию на север на «Наутилусе». Субботний день перед нашим приходом в Тромсё был посвящен фотографированию разных сцен на борту судна. Электрик Блумберг поставил пять 300-ватных ламп, которые буквально залили солнечным светом нашу преисподнюю, но фотограф Доред остался недоволен, потому что ему надо было произвести киносъемку при этом освещении.

Мы начали с камеры для спуска в воду, где мы с Уилкинсом фигурировали в различных живых и мертвых картинах. Мы из кожи лезли, отсчитывали показания термометров, принимали друг от друга черпалки для взятия проб дна, заглядывали в планктонную сетку и определяли показания динамометра.

Когда мы покончили со съемкой в камере для спуска в воду и, как всегда, пообедали стоя (свежая говядина и суп с макаронами), настала очередь лаборатории, где Филлингер и Сауль должны были демонстрировать действие своих разнообразных аппаратов, а Мейерс — работать с беспроволочным телеграфом.

Затем опять пришел черед мой и Уилкинса. Нам пришлось растянуться на наших койках и показывать, как мы пользуемся своим досугом для чтения. Наконец, была увековечена работа с ледовым буром. Нелегко было проделывать все это в таком тесном помещении, но при терпении успех был обеспечен.

В лаборатории были также произведены снимки радиовещания с «Наутилуса». К великолепному радиооборудованию относился также и коротковолновый отправитель, которым предполагалось пользоваться при достижении «Наутилусом» самой высокой широты. Мы пробовали его много раз во время своего плавания к северу и сообщали о нашей станции на всех языках, на которых только говорилось на борту судна: «Это К. 7 Х. I, подводная лодка «Наутилус», трансполярной экспедиции Уилкинса-Элсворта, на пути от Бергена в Тромсё. Мы производим пробу радиовещательной станции. Если кто нас слышит, не откажите сообщить об этом Национальной Радиовещательной компании в Нью-Йорке. Говорит NN». Это сообщение было сделано по-английски и по-эскимосски Уилкинсом, по-американски Саулем, по-немецки Филлингером, по-французски Дэненхоуером, по-русски Доредом, по-японски Ставраковым и по-норвежски мною. Но я не знаю, слышал ли его кто-нибудь. А с севера мы ничего не передавали путем радиовещания.

Филлингер прогуливается.

Зато наше радио было в действии каждую ночь, и поэтому Мейерс вел неправильный образ жизни. Он начинал свою работу в семь часов вечера и чаще всего продолжал работать до восьми часов утра, но редко забирался в свою койку раньше часов десяти, чтобы спать потом, как камень, до пяти часов дня. Ну и спал же он, могу вам доложить! Однажды он попросил меня разбудить его в полдень, чтобы поесть супу, но я должен был от этого отказаться. Я сделал все, что было в моих силах, по-

ставил под самое его ухо будильник и дал ему звонить, но Мейерс только ворчал, да немного ворочался. Я стал трясти его, насколько позволяло место, но это тоже мало помогло. Он напомнил мне об одном сублейтенанте, который был у нас в лагере. Чтобы поднять его утром, мы брали его, один за ноги, другой за руки, вытаскивали из постели и били им об пол, пока он не просыпался!

Мейерс становился совсем другим ночью и устраивал страшнейший шум. Радио гудело, рассыпало искры и трещало, но мы привыкли к таким звукам.

Радиотелеграфом пользовались только для нужд экспедиции, отчасти для обычного телеграфирования, отчасти для выяснения того, как меняются условия приема и отправления телеграмм по мере нашего продвижения к северу. Радиотелеграф не предоставлялся для частной корреспонденции, но Мейерс очень часто посылал контрабандой привет моей жене — всякий раз как у него бывала связь с радиостанцией в Бергене. Сидя у себя в своей берлоге он, бывало, подмигивал мне: «What about some love and kisses, Doc?»,[1] а утром сообщал: «O. K. love and kisses for you, Doc».[2]

Тромсё приготовилось к устройству Уилкинсу торжественной встречи. Мы подходили утром в воскресенье в великолепную солнечную погоду, но прибытие наше совершилось не совсем по программе. Для того, чтобы не притти слишком рано, мы застопорили машину в пять часов утра и легли в дрейф, но в Тромсё сообщили, что задержаны повреждением в машине. Мы тронулись в путь в восемь часов, но как раз перед тем, как пересечь течение Рюе, у нас закапризничало рулевое управление и понадобился целый час на его исправление.

Опоздание не внесло никакого охлаждения в восторженный прием, который, впрочем, едва ли относился к «Наутилусу», потому что такое странное судно еще никогда не заходило в Тромсё по пути к северу. Восторженно встречали Уилкинса.

Когда Уилкинс и Эйельсон ехали на юг со Свальбарда в 1928 году после своего полета с Аляски, они высадились на берег в Тромсё утром 17 мая (в день норвежского национального праздника) и сейчас же сделались центром празднеств. Тромсё умеет ценить подвиги, а Уилкинс с Эйельсоном, со своей стороны, рады были участвовать во всем. Уилкинс не уставал улыбаться и приветливо махать рукой, а Эйельсон всегда был готов сказать несколько слов на своем забавном норвежском языке (он был американцем норвежского происхождения).

---

[1] А что вы скажете насчет приветов и поцелуев, доктор?».

[2] «Все в порядке: привет и поцелуи вам, доктор».

Теперь Тромсё опять хотело приветствовать Уилкинса, и гавань была полна лодок, а набережные кишмя кишели людьми. Вечером же были заняты все места в Алфхейме, где Уилкинс был гостем и рассказывал о предстоящем ему теперь плавании, а Мейерс выступал в качестве виртуоза на пианино.

Когда я поднимался на борт судна перед самым отплытием в понедельник днем, Кларк стоял у сходни с такой расстроенной физиономией, что мне пришлось спросить его, что с ним случилось. Он бросил долгий взгляд в сторону пристани: «Нельзя позволять девицам быть такими хорошенькими, это просто уголовное преступление!»

Я не мог утешить его и пошел дальше, но был встречен словами: «Цветы вам, доктор!» Я разорвал конверт письма, приложенного к цветам, — и был страшно разочарован. Письмо было от одного цветочного магазина в Троньеме, которому было поручено вручить главному электрику Блумбергу большой букет цветов при отплытии со Шпицбергена, но послать цветы в город Лонгйир было трудно и потому магазин просил меня взять цветы туда с собой и передать их Блумбергу, когда мы отправимся в дальнейшее плавание. Намерение, конечно, было самое прекрасное, но этот цветочный букет был величиной с пальму, подносимую в день серебряной свадьбы! Да и куда мне было его девать, если я не мог спрятать даже пуговицы от штанов? Я тут же передал Блумбергу его цветы, и он просиял от восторга, хотя ему пришлось потом усеять ими воды всего пролива, ведущего в Тромсё.

Опять я был поражен, как скрещиваются пути людей. Цветы были от одного из нью-йоркских друзей Блумберга, передавшего ему письмо к знакомым мне с 1920—1922 гг. и 1925 года братьям Ломен в Номе.

При нашем отплытии из Тромсё пристани опять были черны от людей... и туристов. Только что встал на якорь большой туристский пароход, и все его 1200 пассажиров старались пробраться на борт «Наутилуса», чтобы получить фотографии и обеспечить себе автографы. Но наша единственная сходня охранялась двумя здоровенными молодцами из состава полиции Тромсё, так что мы избежали излишней нагрузки.

Много было высказано нам добрых пожеланий, когда мы отчаливали от пристани.

Шкипера, знатоки Ледовитого океана, питали доверие к Уилкинсу — и ему нетрудно было бы раздобыть себе лоцмана, знакомого с условиями плавания во льдах, если бы он пожелал. Но зато они скептически смотрели на «Наутилус». По их мнению, все окончится хорошо и благополучно, если «Наутилус» сможет

оправдать возложенные на него ожидания, но считать его судном, пригодным для плавания в Ледовитом океане, никак нельзя. Они только головами покачивали, обсуждая возможность для «Наутилуса» выбраться из льдов, когда его будет в них затирать. Впрочем, ведь это подводная лодка, так что, значит, она должна уметь нырять!

Через день после отплытия вера в «Наутилус» сильно поколебалась. Едва миновало два часа как мы вышли из Тромсё — даже город еще был виден вдали — как закапризничал левый мотор. Пришлось менять один из клапанов и пришлифовывать новый, и из-за этого мы стояли на месте всю ночь и весь следующий день до четырех часов. Поздно вечером мы встали на якорь в гавани Шервёй, куда 35 лет тому назад прибыл «Фрам» после своего первого плавания.

Лоцман, которому пришлось здорово поработать от Бергена до Шервёй, высадился на берег, и на следующее утро «Наутилус» направился прямо в Ледовитый океан, чтобы испытать свои силы. Я не очень крепко надеялся на «Наутилус», но был уверен, что командир его, командор Дэненхоуер не станет подвергаться зря риску, и твердо и непоколебимо верил в Уилкинса.

2

УИЛКИНС

В первый раз я встретился с Уилкинсом в 1926 году, когда работал в Институте Карнэги в Вашингтоне. Уилкинс предпринял поездку из Нью-Йорка в Вашингтон, чтобы поговорить со мною о метеорологических условиях к северу от берегов Сибири, в связи с задуманными им полетами.

Два года спустя, в мае 1928 года, Уилкинс и Эйельсон направлялись со Шпицбергена на юг после своего перелета с Аляски. Я был в Берлине, когда они проезжали Берген, но на пути домой встретил их в Осло, вместе с Руалом Амундсеном и Лейфом Лиером. Из них четверых остался в живых только Уилкинс. Уже в тот раз Уилкинс говорил о возможности использования подводной лодки для исследования Ледовитого океана, но его планы еще не принимали никакой определенной формы. Он только обращался к мысли, которую лелеял в течение многих лет.

Прошло еще два года. В бытность мою в Америке в 1930 г., Уилкинс вернулся туда после своих замечательных полетов в Антарктике и на этот раз уже серьезно занялся мыслью о походе подводной лодки через Ледовитый океан.

В апреле 1930 года я посетил Филадельфию, где один из друзей взял меня с собой на парадный обед, дававшийся Философским обществом, основанным Вениамином Франклином. Уилкинс должен был быть на этом обеде и выступить с речью, поэтому я обрадовался случаю увидеть его опять и сказать ему, что я верю в его планы и прихожу в восторг о тех возможностей, которые открывает для научной работы экспедиция на подводной лодке.

На обеде была масса народа, и все наперебой подходили к Уилкинсу с приветствиями, так что я едва успел обменяться с ним несколькими словами. Но все же я узнал, что он очень надеется на передачу ему какой-нибудь подводной лодки, которую можно было бы переоборудовать и приспособить для плавания подо льдом и для научной работы на севере. Последнее-то меня и интересовало, потому что насчет подводных лодок я по-

нимал мало. Я мог только подтвердить, что задач тут найдется сколько угодно.

— Об этом нам нужно будет поговорить подробнее, — сказал Уилкинс. — Через две недели я приеду в Вашингтон на съезд, созываемый Американским географическим обществом, и тогда у нас время найдется.

Уилкинс приехал в Вашингтон, мы виделись ежедневно и, по его предложению, я обещал набросать перечень исследований, которые, по моему мнению, можно было бы произвести во время плавания на подводной лодке, а также составить список необходимых инструментов.

В день последнего заседания Уилкинс остановил меня в коридоре во время перерыва для завтрака:

— Слушайте, Свердруп, что вы скажете насчет возглавления научной работы во время экспедиции, если только она состоится?

— Я не думал о подобной возможности, — сказал я, — но желание у меня есть.

У меня было большое желание. Когда мы беседовали о всевозможных исследованиях, которые можно было бы производить во время плавания, мне пришло на мысль, что ведь они как раз явятся продолжением ряда таких работ, которые мы проводили на борту «Мод». Я упомяну здесь только об одном.

Когда в 1916 году вырабатывалась программа научных работ во время экспедиции «Мод», то исследование глубокого Ледовитого океана выдвигалось на первый план. Во время дрейфа «Фрама» в 1893—1896 гг. Нансен открыл глубокий Ледовитый океан, и все наше знание этого океана достигнуто благодаря Нансену. Несмотря на то, что инструменты того времени были несовершенны, а потому наблюдения не столь многочисленны и не столь точны, как это было бы желательно, все же Нансен сумел сделать в общих чертах выводы о состоянии течений в Ледовитом океане, но данная им картина нуждается как в дополнении, так и в углублении. Отправившись в 1918 году в плавание на «Мод», мы надеялись сделать некоторый вклад в эту работу, но нам не повезло. Мы провели шесть лет на севере, но не вышли в глубокий Ледовитый океан. Впрочем, наше время не пропало даром, потому что нам приходилось производить много разных других исследований, но не представилось случая заняться той задачей, которую мы считали наиважнейшей.

Если бы только удалось пройти через Ледовитый океан на подводной лодке, то можно было бы в течение немногих летних недель дать ответ на вопросы, стоявшие тогда перед нами на протяжении нескольких лет, при чем мы не имели возможности подойти к ним вплотную. Поэтому неудивительно, если я на за-

данный мне вопрос отвечал, не задумываясь, что мне хочется принять участие в экспедиции, чтобы возглавить научную работу.

Мы с Уилкинсом вместе позавтракали, подвергнув обсуждению возможность моего участия. В результате решили, что я исследую, как отнесется к этому правление моего Института (Кр. Микельсена в Бергене), а до получения от него ответа мое имя не должно будет упоминаться в связи с планами Уилкинса.

Но все же мое имя было сейчас же упомянуто. Уилкинс, обратившись к Американскому морскому министерству с просьбой о предоставлении ему подводной лодки О-12, указал, что он заручился моей помощью для выработки программы научно-исследовательских работ и надеется, что я приму участие в экспедиции. Письмо это было немедленно опубликовано без ведома Уилкинса.

Вслед за этим на меня посыпался град вопросов, но мне пришлось отвечать, что никакого окончательного согласия дано не было. Тем временем я получил от правления Института Кр. Микельсена ответ, предоставлявший мне свободу действий при условии, если я совершенно уверен в принятии всех мыслимых мер предосторожности. В начале августа я смог дать Уилкинсу свое согласие, с определенной оговоркой, чтобы все техническое оборудование было тщательно проверено и оказалось в порядке.

Во время подготовительных работ я не имел никакого отношения к технической стороне дела, а все, что касалось полярного снаряжения, Уилкинс принял на себя, предоставив мне закупку научных инструментов и выбор научных сотрудников. Но раньше, чем рассказывать об отдельных эпизодах подготовительных работ, мне хочется дать краткое описание той полной всяких приключений жизни Уилкинса, которая мало-по-малу привела его к экспедиции на «Наутилусе».

Джордж Губерт Уилкинс родился в Брайан Исте в Южной Австралии 31 октября 1888 года, был младшим из тринадцати братьев и сестер и вырос на отцовской ферме. Местность была слабо населена, до ближайшего поселка было 40 километров, а со школами дело обстояло неблестяще. Когда мальчик научился читать, писать и еще кое-чему, ему выдали свидетельство об окончании учения, но у него было только одно горячее желание: продолжать учиться. Но неурожай и засуха едва не разорили его родителей, и вместо того, чтобы ехать в город в училище, Уилкинс должен был остаться дома на ферме и вступить в ожесточенную борьбу с потерями. Однако, из-за этого он не оставил мысли о продолжении учения. Он стал выписывать себе книги по почте, да и свою первую скрипку приобрел по заочному заказу через почтовое учреждение!

А пока он оставался свидетелем того, как земля выжигалась от недостатка дождя, как погибали домашние животные и как работоспособные люди обрекались на нищество, ибо земля превращалась в пустыню.

В эти годы у него начала созревать великая мысль: он будет полярным исследователем, он добудет сведения о полярных пространствах, об их географических условиях, о морских течениях и о состоянии погоды, чтобы помочь заложить основание для предсказаний погоды за много времени вперед. Он понимал, что едва ли людям когда-нибудь удастся овладеть условиями погоды настолько, чтобы потом изменять их по своему желанию, но считал, что не исключена возможность такого изучения их, которое позволит предусматривать изменения погоды, и принимать соответствующие меры, могущие смягчить действие длительных периодов засухи, подобных тому, который привел к разорению огромных участков, обрек на нищету родителей Уилкинса и погубил его планы на приобретение желанного образования.

Но для того, чтобы предсказывать погоду на долгие периоды вперед, нужно знать состояние всей атмосферы, а не только в пределах небольших ограниченных участков. Главным же образом необходимы для полноты картины наблюдения над полярными областями. Поэтому-то Уилкинс и хотел стать полярным исследователем.

Сначала планы мальчика были, конечно, неясны и неопределенны, но мало-по-малу они начали принимать какую-то форму. Путь, которым он следовал, не всегда вел прямо к цели, ему приходилось делать много обходов, но определенная линия в его жизни все же видна ясно и отчетливо.

Вскоре после окончания засухи родители смогли продать ферму и переехали в одно из предместий Аделаиды. Уилкинс получил возможность посещать техническую школу, несмотря на то, что ему пришлось самому содержать себя. Он избрал техническую школу, потому что она давала ему некоторое знакомство с естественными науками и потому что, по его мнению, техническое образование всегда пригодилось бы ему в последующей жизни. Он усердно работал в течение нескольких лет, и музыка была для него единственным отдыхом.

Если уж сам Уилкинс рассказывает, что он усердно работал, то это кое-что значит. Теперь он обычно говорит, что не любит работать, а потому всегда торопится окончить ту работу, которая у него есть. Так он и делал, когда «Наутилус» стоял в Бергене, после того как команда была рассчитана и отправлена домой. Уилкинс остался один, чтобы снять все ценные инструменты, поставленные в Америке, рассортировать предназначенные для

сохранения вещи и все привести в порядок. На эту работу он потратил неделю и за это время его день на борту «Наутилуса» начинался между четырьмя и шестью часами утра и кончался в семь — десять часов вечера, при чем он не сходил на берег ни на минуту. Он питался холодными консервами или утолял голод очищенными орехами, и его нельзя было заставить покинуть «Наутилус» ради более приличной пищи, потому что ему хотелось окончить все как можно скорее, а для этого нужно было взяться за дело как следует. И он говорил: «Противно каждое утро опять начинать работу на борту, а потому чем скорее это кончится, тем лучше».

Как-то раз он рассказывал, что за последние месяцы перед своим отъездом из Нью-Йорка он никогда не приходил в свою контору позже семи часов утра и редко уходил оттуда раньше десяти часов вечера. Тогда я подумал, что это похоже на преувеличение, но, увидав его за работой, когда что-нибудь нужно было сделать, и наблюдая, как он довольствовался четырьмя часами сна, я склонен думать, что вернее всего он начинал тогда работу в четыре часа утра.

Двадцати лет Уилкинс окончил свое техническое образование и тогда же составил себе план работы на сорок лет вперед. В течение первых двадцати лет он будет путешествовать и приобретет непосредственное знакомство с наибольшим числом областей земного шара — главным образом, с полярными областями — а следующие двадцать лет употребит на использование приобретенных им знаний для организации целой сети метеорологических станций в полярных областях, с учетом их значения как для ежедневных наблюдений погоды, так и для предсказания ее на долгое время вперед.

Прошло двадцать четыре года с тех пор как он составил себе эту схему, и потому теперь он должен был бы перейти ко второму двадцатилетнему периоду, но немного запоздал и сейчас еще не знает, когда же он займется второй частью своей программы. Я имею основание предполагать, что Уилкинсу хочется теперь отдохнуть, чтобы собрать и изложить все, добытое опытом.

Путь Уилкинса не повел его прямо к полярным областям после того как он покинул Австралию. Через Индию, Египет, северную Африку и Италию он в 1910 году приехал в Англию, где, между прочим, ему представилась возможность сделаться летчиком. Здесь он встретился с Шекльтоном, который пообещал ему взять его в свою ближайшую экспедицию, однако прошло много лет, прежде чем это обещание могло быть исполнено; годы эти Уилкинс хорошо использовал.

В 1912—1913 гг. он был корреспондентом и кинооператором у турок во время Балканской войны. Здесь он захотел впервые испытать правильность создавшегося у него мнения, что механические способы передвижения всегда самые удобные и верные. Вместо того, чтобы ездить на лошади, погрузив на ее спину все снаряжение, как полагается всякому хорошему военному корреспонденту старого доброго времени, Уилкинс купил себе мотоциклет и пристроил на него камеру и все свои вещи. Однако, турецкие офицеры не согласились с мнением, что на мотоциклет можно положиться, и дело кончилось тем, что Уилкинсу пришлось сесть на лошадь.

После окончания Балканской войны Уилкинс отправился в Вест-Индию, где предпринял съемку цветной фильмы для иллюстрации истории какао. Он воспользовался этим случаем для посещения большинства мелких Антильских островов, а также для фотографирования того, что не имело никакого отношения к какаовой промышленности. Его работа чуть не послужила причиной убийства одной молодой португалки. Уилкинс убедил ее протанцовать для фильмы, но муж пришел в бешенство, узнав, что его жена танцовала для постороннего, и ткнул ее ножем. Он очень сожалел о своем поступке, узнав, кто был этот посторонний, так как Уилкинс, постоянно снимавший и занятый только своей камерой, не мог считаться опасным соперником. Удар ножа, к счастью, оказался совсем неопасным, и никакого несчастья не произошло.

Во время своего пребывания в Вест-Индии, Уилкинс получил от своей фирмы телеграмму с предложением принять участие в большой арктической экспедиции. Вот удача! В первые минуты восторга он подумал, что это Шекльтону удалось организовать свою экспедицию, и не заметил даже, что в телеграмме было написано «арктическая», а не «антарктическая». Он очень огорчился, заметив свою ошибку, так как всегда мечтал начать с Антарктики, однако в сущности это не имело никакого значения. Он сложил свои вещи и отправился поскорее в Лондон, где и узнал, что будет принимать участие в официальной Канадской экспедиции, снаряженной под начальством Вильяльмура Стефанссона.

Следующие три года, 1913—1916, Уилкинс провел, главным образом, у северного берега Аляски, между Беринговым проливом и Землей Виктории, берег которой отчасти был нанесен на карту помощником капитана на «Йоа» Годфредом Хансеном.

Уилкинс скоро был назначен на пост помощника начальника того отряда, которым командовал сам Стефанссон, и большую

часть своего времени провел в путешествиях: зимой с собачьими запряжками, а летом на судне вдоль берега.

Стефанссон в своем отчете об экспедиции очень хвалит Уилкинса, особенно отмечая то, что на него всегда можно было положиться. Приведу пример. Весной 1914 года Стефанссон с двумя спутниками, норвежцами Стуркерсоном и Андреасеном, покинул берег Аляски, чтобы пройти через сплошные льды к Земле Бэнка. Перед отъездом он условился с Уилкинсом, что тот на следующее лето должен будет притти за ним и за его товарищами на шхуне «Мэри Закс» к точно указанному месту на Земле Бэнка.

У Стефанссона и его спутников было всего лишь шесть собак, а провианта у них могло хватить не больше чем на половину путешествия, но Стефанссон рассчитывал встретить на льду достаточно тюленей для того, чтобы существовать охотой, на Земле же Бэнка будет довольно всякой дичи. Однако, мнение Стефанссона тогда не разделялось другими, и, когда настало лето, промышленники, охотники и эскимосы — все были убеждены, что итти к Земле Бэнка бесполезно, так как Стефанссон и его товарищи едва ли дошли до своей цели, а если бы даже это им и удалось, то они уже давно погибли от голода, не дождавшись прихода Уилкинса. Уилкинсу стоило немалых трудов набрать команду, но он решил итти и не сдавался. Он и сам не надеялся найти Стефанссона в живых, но он обещал Стефанссону быть на Земле Бэнка в назначенное время и только совершенно невозможное состояние льдов могло бы заставить его изменить своему слову.

Стефанссон благополучно закончил свое путешествие, и вера в Уилкинса не обманула его.

И летом, идя сплошными льдами, и зимой, во время санных поездок, Уилкинс постоянно изучал, встречаются ли на льду места, удобные для посадки аэропланов, так как полагал, что для географического исследования полярных стран аэроплан является более пригодным способом передвижения, чем собаки и сани. Тащась за собачьей запряжкой, Уилкинс мечтал о том, как он будет летать над снежными пространствами и за несколько часов покрывать расстояние, на преодоление которого при поездке на санях требуется столько же недель.

Правда, при полетах он не смог бы оказать особенное содействие метеорологическому исследованию полярных областей, так как в метеорологии требуются серии многолетних наблюдений, но Уилкинс правильно считал, что необходимо знать географические очертания, распределение суши и воды, прежде чем решать, где строить постоянные станции, а потому нужно раньше всего получить ответы на вопросы чисто географические.

Но мысли его были заняты не только аэропланами. Стефанссон обратил его внимание на то, что в Ледовитом океане летом можно на подводной лодке пройти куда угодно; можно будет взять с собой прекрасный набор инструментов и произвести ряд ценных наблюдений, имея к тому и время и возможность. Позднее Уилкинс постоянно подчеркивал, что это разговоры со Стефанссоном навели его на мысль воспользоваться подводной лодкой, но оставлял ее пока в стороне, считая, что географическое исследование на аэроплане должно быть произведено в первую очередь.

Осенью 1915 года известие о мировой войне дошло до берегов Аляски, и Уилкинс сейчас же попросил разрешения покинуть экспедицию, чтобы отправиться на фронт. В 1916 году он поехал на юг, но в Оттаве получил сообщение о том, что ему прежде всего следует написать отчет о всем собранном им во время экспедиции. По окончании этой работы ему пришлось ехать в Австралию, и только в 1917 году он смог, наконец, поступить на военную службу. Он был произведен в лейтенанты Австралийского авиационного корпуса и, после непродолжительной службы в Англии в качестве летчика, переведен в отдел, заданием которого было собирание материалов, освещающих участие Австралии в мировой войне. Это значило, что Уилкинс постоянно находился в передовой линии, вооруженный фотографическим аппаратом и записной книжкой. Такой способ писания истории далеко небезопасен, и Уилкинс был ранен в девяти различных сражениях. Много раз о нем упоминалось в реляциях, он был награжден военным крестом с отличием и произведен в чин капитана.

Один военный эпизод послужил причиной того, что Уилкинс во время плавания на «Наутилусе» никак не мог примириться с запахом масла. Однажды он целый день участвовал в наступлении, и ему хотелось есть и пить; больше всего пить. Забравшись в оставленный окоп, он увидел там бутылку, налитую до половины. Приложившись к ней, он отхлебнул из нее целый глоток. В бутылке оказалось ружейное масло. Уилкинс получил такое отвращение к маслу, что потом один запах его был ему противен.

Сейчас же после войны Австралийский корпус организовал перелет из Англии в Австралию, и Уилкинсу было предложено лететь на одном из аэропланов. Однако, полет закончился на Крите, так как при перелете через Средиземное море лопнул провод, один из моторов перестал работать и трое летчиков едва спаслись, предприняв вынужденный спуск. Всего лишь на расстоянии одного метра от стены какого-то турецкого гарема остановился аэроплан, задрав хвост вверх!

После этого переживания Уилкинс серьезно занялся полярными исследованиями и начал теперь работать над большими задачами и далеко идущими планами. Вопросы географии стояли на первой очереди. Южная часть Тихого океана и область к северу от Аляски были теми двумя обширными неизвестными пространствами, которые нужно было нанести на карту, прежде чем можно было окончательно разработать план установки метеорологических станций. Уилкинс раньше всего хотел заняться южными областями и был близок к снаряжению туда хорошо оборудованной экспедиции, но в последнюю минуту планы его расстроились и он должен был удовольствоваться коротким путешествием на Землю Греэма без аэроплана. Благодаря помощи норвежских китоловов ему удалось нанести на карту небольшой участок берега, но самым значительным результатом его путешествия было еще более твердое убеждение в том, что единственно верным способом нанесения на карту является проведение съемки при помощи аэропланов.

Поэтому Уилкинс снова занялся дома изысканием средств для экспедиции, но оставил свои планы, когда Шекльтон предложил ему участвовать в плавании «Квеста» (1921—1922 гг.). Первоначально предполагалось взять с собой на «Квест» аэроплан, но произошла заминка, аэроплан пришлось оставить и, хотя Уилкинс с пользой для себя провел время, однако, он ни на шаг не подвинулся в решении интересовавшего его географического вопроса.

На борту «Квеста» у Уилкинса было достаточно времени для разработки своей большой программы устройства метеорологических станций в полярных областях, и, по возвращении домой, он представил эту программу Королевскому метеорологическому обществу в Лондоне. В план входило учреждение двенадцати новых станций в антарктических и тридцати двух новых станций в арктических областях. Само собою разумеется, что все они должны были находиться в связи с внешним миром и друг с другом при помощи радиотелеграфа. Кроме того, целый ряд станций должен был быть снабжен аэропланами, чтобы иметь возможность посылать сведения о состоянии льдов. В план входила схема ежегодного снабжения станций провиантом и всем необходимым и указывалось, каким образом должна происходить смена обслуживающего персонала. Так как такие станции приносили бы пользу не только одной какой-нибудь стране, но и всему миру, то и расходы на них, исчисленные приблизительно в четыре миллиона крон ежегодно в течение первых десяти лет, должны были бы быть взяты на себя разными государствами по особой разверстке.

Главное возражение состояло в том, что план этот слишком дорог и требует такой широкой совместной интернациональной работы, что виды на возможность его выполнения невелики. Но самая мысль — установка постоянных станций в полярных областях соединенными усилиями всех государств — была признана правильной.

Конечно, Уилкинс мог сколько угодно биться головой о стенку, если бы он пытался заняться широкой пропагандой плана, для которого время еще не приспело. Вместо того он продолжал вести жизнь, полную приключений; но прошло несколько лет, прежде чем он снова смог продолжать свою работу полярного исследователя. Целый год он провел в путешествии по России, Польше, Австрии и Турции и принимал участие в работах по оказанию помощи голодающим и потерпевшим от войны. Голод, опустошительное действие которого он снова наблюдал вблизи, объяснялся неурожаем и недородом, и Уилкинс еще больше укрепился в своем решении работать для значительного расширения границ метеорологического обслуживания, чтобы человечество было подготовлено к встрече неурожайных годов.

Возвратясь снова в Англию, он из-за целого ряда недоразумений счел себя обязанным принять начальство над экспедицией, которую посылал в неисследованную часть Австралии Британский музей естественной истории. В течение двух с половиной лет Уилкинс жил среди малоизвестных племен Австралии, посетил много Тихоокеанских островов и привез домой коллекцию животных, птиц и насекомых.

Это были интересные годы, однако Уилкинс ни на минуту не забывал о своей работе на севере и юге. Осенью 1925 года он намеревался купить N 25, на котором Амундсен весной этого года совершил свой знаменитый полет со Шпицбергена до 88° с. ш. Уилкинс хотел использовать этот аэроплан для перелета через Антарктический континент, в последний момент покупка расстроилась.

Зимой 1925/26 года он решил вместо этого обратить свои взоры опять на север и исследовать область между Аляской и Северным полюсом, имея базой мыс Барроу. Конечно, для этого ему нужен был аэроплан. Летчиком же он выбрал себе норвежца Бэна Эйельсона. Во время подготовительных работ Уилкинсу пришлось основательно заняться изучением методов определения места в северных областях, но у него не было времени для регулярного обучения, и потому ему пришлось искать другой выход. Когда-то мальчиком он выписал себе по почте первую скрипку, теперь он стал изучать навигацию заочно.

Весна 1926 года не оказалась счастливой для Уилкинса

Уилкинс на палубе «Наутилуса» по прибытии лодки в Берген.

Библиот. Сахара
Обл. Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

и Эйельсона, и им немногое удалось сделать, но они не сдавались и на следующую зиму, 1926/1927 года, опять полетели на своем аэроплане к северу от Фэрбенкса. В их план на этот раз входило пролететь около 1000 километров к северозападу от мыса Барроу, над областью, лежащей между путем «Фрама» и путем, проделанным Амундсеном на «Норге». Если бы им не встретилось земли, то они должны были бы спуститься на лед, чтобы произвести измерение глубины при помощи маленького портативного аппарата эхо-лота, в роде того, каким пользовался Амундсен во время своего полета 1925 года. Результат измерения глубины должен был показать, следует ли вообще ожидать найти неизвестную землю в выбранном Уилкинсом секторе, так как в случае нахождения очень большой глубины можно было бы сделать вывод, что по близости нет никакой земли.

Предпосылкой к тому, что план может удасться, была возможность посадки на лед аэроплана, снабженного лыжами. На основании своих наблюдений во время экспедиции Стефанссона в 1913—1916 гг. Уилкинс полагал, что это возможно сделать, несмотря на противоположное мнение Амундсена, который подчеркивал, что сверху чрезвычайно трудно судить о характере льда и что небольшие неровности, на которые можно не обратить внимания, могут оказаться роковыми.

Здесь я напомню, что во время экспедиции «Мод» Одд Даль в 1923 году предпринял первый полет, стартовав с дрейфующего льда и спустившись на дрейфующий лед. Два пробных полета прошли удачно, но наш аэроплан был поврежден, когда надо было предпринять продолжительный полет. Во всяком случае Даль был первым, кто показал, что аэроплан может подниматься и опускаться на лыжи на дрейфующем льду, да еще летом, когда поверхность льдов бугриста и неровна, после того как снег стает. Несмотря на это, я раньше присоединялся к мнению Амундсена, так как наш опыт только еще больше оттенял риск, но вместе с тем я допускал, что условия лучше весной, когда лед покрыт снегом и погода более постоянна.

Уже 29 марта Уилкинс и Эйельсон начали свой смелый полет. Кроме навигационных инструментов, небольшого радиоотправителя, эхо-лота и снаряжения для измерения глубины лотом, они взяли с собой еще две винтовки, 400 патронов, примус и провиант. Провиант состоял, главным образом, из норвежского печения и шоколада, бывших с нами на борту «Мод» и оставленных потом в Номе для продажи, когда «Мод» отправилась домой.

После пятичасового полета Уилкинс и Эйельсон произвели посадку на лед на 78° с. ш. и 175° з. д., проникнув на север

дальше кого бы то ни было в этой области. Посадка была произведена на новообразованный лед, толщина которого едва достигала метра и который совершенно был лишен снежного покрова, так что сверху казался серым, потому что через него просвечивала вода. Мотор капризничал последние полчаса, и Эйельсон сейчас же принялся за исследование причины этого, а тем временем Уилкинс прорубил две дыры во льду для определения глубины при помощи эхо-лота. Глубина оказалась гораздо большей, чем мог предполагать Уилкинс — 5400 метров, самая большая глубина, найденная в Ледовитом океане. Но треск все еще работавшего мотора был так силен, что Уилкинс не был уверен в правильности полученного результата. Он попросил Эйельсона остановить мотор и помочь произвести еще одно определение. Эйельсон исполнил просьбу, но позднее, когда они уже давно вернулись в цивилизованный мир, рассказывал как-то с усмешкой в глазах, что тогда, останавливая мотор, он подумал:

«Ладно, я сделаю промер! Но остановится сейчас мотор и мы уж никогда больше не запустим его, и тогда только господь бог, да мы двое будем знать, какая здесь глубина!»

После двухчасовых усилий им удалось опять запустить мотор, но он работал неважно. Они пять раз пытались подняться, пока наконец, это удалось, но после кратковременного полета им снова пришлось итти на посадку. Начало задувать, с небольшой метелью-поземком, и найти место для спуска было нелегко. И если все сошло благополучно, то этому не в малой степени помогли опыт и знакомство со льдом, которые Уилкинс приобрел за время своего долголетнего пребывания в экспедиции Стефанссона.

Еще через час напряженной работы мотор, наконец, был приведен в прекрасное состояние, но за этот час Эйельсон отморозил себе четыре пальца настолько серьезно, что у него образовались потом незаживающие раны.

В два часа 20 минут дня они опять были в воздухе, но ветер усилился и дул почти прямо в лоб, так что обратный путь протекал медленно. Солнце уже давно закрылось тучами, и дневной свет начинал угасать, однако летчики продолжали полет в надежде достичь земли. Когда же, наконец, они поняли, что им не достигнуть земли еще засветло, метель на льду настолько усилилась, что стало невозможно найти какое-либо место для спуска. Им не оставалось больше никакого выбора — приходилось продолжать лететь или до тех пор, пока не будет уверенности, что под ними тундра, или же до израсходования всего бензина.

В девять часов вечера мотор сразу остановился — с высоты 1100 метров Эйельсон пошел вниз скользящим полетом и сча-

стливо опустился в сугроб между торосами, вышиной в аэроплан. Благодаря умению Эйельсона и счастливой случайности, оба летчика не пострадали, но аэроплан был поврежден, а они даже не знали, где находятся!

Им удалось выполнить часть своей программы: они узнали, что вдоль проделанного ими пути нет земли, они произвели промер на 78° с. ш. и нашли там глубину в 5400 метров, так что было маловероятно, чтобы по близости оказалась группа островов; они дважды опускались на лед и поднимались со льда. Но перед ними оставалась еще одна, самая трудная и тяжелая задача: достичь берега пешком, бросив аэроплан.

На следующий день они произвели несколько наблюдений над солнцем, показавших, что они находятся приблизительно в 150 километрах к северовостоку от мыса Барроу, но им пришлось пережидать погоду в течение трех дней, так как разыгрался шторм, и только 3 апреля им удалось двинуться в путь, со всем своим снаряжением, на двух импровизированных санях. Через несколько дней они бросили одни сани и еще через неделю оставили и вторые и продолжали путь, таща свой тяжелый груз на спине. По мере того как они приближались к земле, лед становился все хуже и хуже. Им приходилось карабкаться через торосы или же осторожно продвигаться вперед по участкам, покрытым тонким новообразовавшимся льдом. Уилкинс провалился сквозь лед выше пояса, но это его не смутило. Он переменил обувь, а меховую одежду оставил высыхать на теле! Через одиннадцать дней утомительнейшего пути они достигли земли 14 апреля.

Весной 1928 года Уилкинс снова у мыса Барроу. На этот раз, чтобы лететь от Аляски до Шпицбергена и пересечь неизвестную область, лежащую к востоку от пути Амундсена 1926 года. Полет был совершен благополучно, но условия погоды у Шпицбергена принудили Уилкинса и Эйельсона спуститься на островах Даумана на северной стороне Айсфьорда, где им пришлось в течение пяти суток пережидать, пока удастся продолжать полет к Грин-Харбор.

Различными полетами установлено, что неизвестные нам области заняты Ледовитым океаном, как это и предполагал все время Нансен, вопреки ходячему мнению, что там должны находиться обширные массы суши. Оставалось нанести на карту часть береговой линии, но главной задачей, выступающей ныне на первый план, являются определение протяженности и формы самого этого глубокого Ледовитого океана и исследование океанографических условий, морских течений и тех животных организмов, которые населяют океан. Эти задачи не могут быть

удовлетворительно решены во время полетов, но на часть поставленных вопросов можно было бы дать ответ, если бы представилась возможность пройти через Ледовитый океан на подводной лодке. Вместе с тем плавание на подводной лодке содействовало бы лучшему ознакомлению с дрейфующими льдами и дало бы более прочное основание для суждения о том, возможно ли устройство на дрейфующих льдах метеорологических станций. Этим Уилкинс особенно интересовался, так как, если в арктических областях нет земли, то часть тех станций, которые, по мнению Уилкинса, желательно иметь в арктических областях, нужно было бы устраивать на льду. Смена обслуживающего персонала могла бы, по всей вероятности, производиться при помощи большого дирижабля, но было бы надежнее и спокойнее, если бы знать, что это можно осуществить и при помощи подводной лодки.

Пока Уилкинс в 1928 году ожидал оказии, чтобы отправиться дальше со Шпицбергена на юг, им опять овладела мысль воспользоваться подводной лодкой для путешествия через Ледовитый океан, однако он решил подождать еще немного с серьезной разработкой этого плана. Ведь в его распоряжении было прекрасное снаряжение для полета в полярных областях, и ему хотелось прежде всего воспользоваться им для исследования пространств к югу от Тихого океана.

Осенью 1928 года они с Эйельсоном отправились на юг с норвежскими китоловами и в декабре и январе предприняли целый ряд полетов над областями к югу от Южной Америки. Во время самого продолжительного из них они почти достигли 72° ю. ш. и смогли доказать, что Земля Троицы и Земля Фойна (Земля Грэема) не являются, как предполагалось, полуостровом Антарктического материка, но представляют собой группу островов, отделенную от материка широким проливом. Позднее, однако, оказалось, что Уилкинс не первый обнаружил это; виденный им пролив был открыт норвежскими китоловами в 1924 году.

В 1928 году Уилкинс не выполнил всего того, что хотел, — к югу от Тихого океана все еще оставались большие неизвестные пространства. Когда весной 1929 года он отправился домой, то не взял с собою аэропланов, чтобы продолжать полеты на следующий год. В перерыве он принял участие летом 1929 года в кругосветном путешествии доктора Эккенера на «Графе Цеппелине» и еще прибавил несколько названий к списку посещенных им стран. Если теперь его спрашивают, в каких странах он был, то он очень близок к истине, отвечая, что побывал везде, кроме Китая.

Сезон 1929/30 г. Уилкинс снова провел на юге, но условия погоды были неблагоприятны. Несмотря на это, он предпринимал несколько более или менее продолжительных полетов и смог доказать, что Земля Шарко — остров, а не часть материка, как предполагалось раньше, и что пояс льдов по направлению дальше к востоку очень широк. Здесь на 73° ю. ш. он принужден был повернуть, не найдя земли.

На этот раз его, между прочим, сопровождал летчик Крамер, потом летом 1931 г. погибший между Исландией и Фаррэрскими островами. Эйельсон же отправился на Аляску, где осенью 1929 года взялся перевозить меха на юг со шхуны Улуфа Свенсона «Нанук», затертой льдами у сибирского берега вблизи мыса Северного, в 500 километрах от Берингова пролива. Эйельсон попал в снежную бурю и погиб.

На следующую весну мой старый товарищ с «Мод», штурман Карл Ханссен, был приглашен вывести «Нанук», что он потом и выполнил. Пути людей постоянно пересекаются!

Начиная с 1925 года, Уилкинс организовывал свои экспедиции в Америке, частью совместно с газетами, частью при поддержке научных учреждений. Вернувшись весной 1930 г. после своих южных полетов, он, вполне естественно, опять поехал в Америку, чтобы пробудить интерес к экспедиции на подводной лодке через Ледовитый океан.

Случай свел его через командора Слоуна Дэненхоуера с конструктором и изобретателем Симоном Лэйком, который в 1896/97 г. построил одну из тогдашних подводных лодок «Аргонавт» и еще 6 января 1898 года написал статью в «New York Journal» о возможности использования подводной лодки при полярных исследованиях. Симон Лэйк пришел в восторг от встречи с человеком, серьезно занявшимся его старым планом, тем более, что оба они с Дэненхоуером считали возможным достать такую подводную лодку, которая отвечала бы предъявляемым к ней требованиям. Уилкинс надеялся построить новую лодку, но не мог представить себе, откуда он достанет нужные для этого большие деньги, и поэтому после долгого размышления согласился с предложением, выдвинутым Лэйком и Дэненхоуером. Началась совместная работа. В результате появился «Наутилус».

3

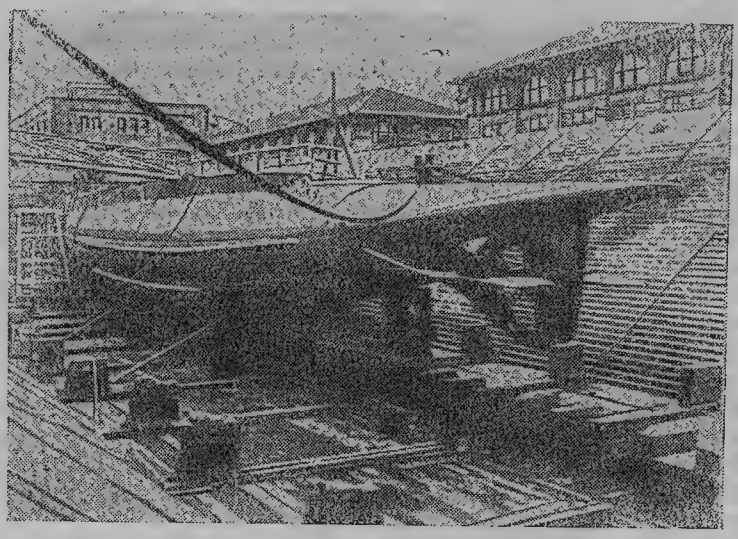
«НАУТИЛУС»

Симон Лэйк работал с жаром над привлечением подводной лодки на службу полярного исследования с того самого времени, как написал свою первую статью на эту тему в 1898 году. Однако, он все же не может претендовать, что является первым, кто выдвинул эту идею, после того как подводная лодка оказалась в пределах достижений по состоянию технических возможностей. Итальянский инженер Гастон Л. Пеше опубликовал соответствующий план в «Научном обозрении» еще 19 сентября 1896 года. Гастон Л. Пеше и Симон Лэйк могут претендовать на то, что они облекли мысль в формы серьезного обсуждения, но если мы станем удаляться вглубь веков, то найдем, что эта идея столь же стара, как и сама подводная лодка.

Первая известная нам подводная лодка была построена голландским врачем Корнелиусом Дреббелем и испробована на Темзе в 1620 году. По сообщению очевидцев, лодка эта совершенно погрузилась в воду и прошла под водой довольно значительное расстояние. Нет никаких сведений о том, как она была построена и как маневрировала, но, повидимому, она приводилась в движение веслами, проходившими через сальники с кожаной набивкой. Насколько нам известно, прошло свыше полутораста лет до того, как были предприняты новые попытки построить подводную лодку, но за это время не было недостатка в проектах.

Один из наиболее заслуживающих упоминания приписывается Джону Уилкинсу, который родился в 1614 году, был одним из основателей Королевского общества и умер в 1672 году епископом честерским. Епископ Уилкинс, один из предков сэра Губерта Уилкинса, не был каким-нибудь обыкновенным духовным лицом и, родись он в другое время, едва ли бы он выбрал своим жизненным путем теологию, ибо его интересы шли в определенном естественно-научном направлении. В 1638 году он издал книгу о возможностях обитаемости луны и путешествий на нее, а в 1640 году энергично присоединился к высказанному в то время, но мало-признанному предположению, что земля

является одной из планет солнечной системы. В 1648 году он написал «Математическую магику или Чудеса, которые можно совершать с помощью математической геометрии». Титул сообщает нам мало о содержании книги, трактовавшей ряд механических вспомогательных средств того времени и занимавшейся



«Наутилус» в сухом доке.

соображениями насчет подводных лодок и летательных машин. Пятая глава второй части называется: «О возможности построения ковчега для плавания под водой. Трудности и выгоды подобного предприятия».

Эта глава проникнута острой наблюдательностью и способностью к здравому суждению, но в ней заметно также недостаточное знакомство того времени с законами физики. В отношении возможности построить подводную лодку Джон Уилкинс опирается на попытку Дреббеля, но идет дальше того, указывает на улучшения и выдвигает вперед выгоды плавания под водой. Весьма интересно прочесть, что Джон Уилкинс между прочим писал, подсчитывая «многие выгоды и удобства», которые может предоставить подводная лодка. У него написано:

«Она надежна в смысле льда и большого холода, которые имеют столь важное значение, делая полными опасности проходы вблизи полюсов». И дальше:

«Она может оказать неописуемую пользу для подводного исследования и открытий».

Епископ Уилкинс задумывался над возможностью использования подводной лодки для арктического исследования — и просто изумительно, что одному из его потомков через 283 года принадлежит попытка осуществить эту мысль! Но когда сэр Губерт Уилкинс начал серьезно вырабатывать план экспедиции на подводной лодке в Ледовитый океан, то даже не знал о своем происхождении от столь выдающегося человека и еще меньше о том, что этим человеком замышлялся такой же поход, который теперь пытался организовать сам Губерт Уилкинс.

Планы Уилкинса приняли более определенную форму, когда он встретился летом 1928 года с капитаном Слоуном Дэненхоуером, компаньоном Симона Лэйка. Дэненхоуер был подводником до мозга костей, и, кроме того, в его жилах текла «арктическая кровь». Отец его принимал участие в экспедиции Де-Лонга на «Жанетте» в 1879—1881 гг. и был среди тех немногих, которые добрались домой, после того как «Жанетта» пошла ко дну в дрейфующих льдах. Я позволю себе напомнить, что вещи с «Жанетты» были найдены в Гренландии в 1884 году и что эта находка дала Нансену мысль о дрейфе на «Фраме». Я должен также упомянуть, что в 1922—1924 гг. «Мод», собственно говоря, дрейфовала вдоль того пути, которым следовала «Жанетта», но «Мод» вышла без повреждений из льдов недалеко от того места, где утонула «Жанетта».

На борту «Мод» отчет Де-Лонга в конце-концов стал самой истрепанной и захватанной книгой нашей библиотеки, и нам всем казалось, что мы лично знаем начальника экспедиции и участников ее: спокойного, тихого Де-Лонга, энергичного лейтенанта Чиппа и серьезного лейтенанта Дэненхоуера, который едва не потерял зрения, но, не взирая ни на что, держался со всеми вместе во время утомительного похода по льдам и затем опасного перехода в лодках до материка. Но я ни на мгновение не задумывался над тем, что мне придется жить и работать вместе с сыном лейтенанта Дэненхоуера.

Слоун Дэненхоуер, родившийся в 1885 году, выбрал себе карьеру моряка, как это сделал и его отец. Он окончил курс Американского морского военного училища в 1907 году, служил на подводных лодках с 1909 года, но уже в 1912 году вышел в отставку, чтобы поступить на службу в «Торпедобот Компании Лэйк», — где его главнейшим занятием было испытание подводных лодок, которые его компания строила для американского военного флота. Во время войны он был опять на действительной службе и был произведен в капитан-лейтенанты. После

войны он поступил в фирму Лэйк и Дэненхоуер, занимавшуюся, главным образом, подъемом затонувших судов и построившую с этой целью подводную лодку «Дефендер». «Дефендер» был и является единственной в мире частной подводной лодкой, и Дэненхоуер, в качестве ее совладельца, вступил в связь с Уилкинсом, посетившим Америку летом 1928 года, в период времени между своим полетом с Аляски до Шпицбергена в апреле и своими полетами в Антарктике осенью того же года.

По возвращении в Америку в 1930 году Уилкинс опять встретился с Дэненхоуером и в разговоре с ним затронул вопрос о том, нельзя ли будет найти какую-нибудь подводную лодку, годную для плавания во льдах. Само собою разумеется, что Дэненхоуер немедленно связал Уилкинса с Симоном Лэйком, старым борцом за идею, который несмотря на свои шестьдесят пять лет, сохранил все свое прежнее воодушевление.

Уилкинс, Лэйк и Дэненхоуер были совершенно убеждены в том, что самым правильным будет постройка подводной лодки для экспедиции, но средства, которыми располагал Уилкинс или на получение которых он рассчитывал, были недостаточны. Обстоятельства складывались так, что ему пришлось попытаться найти старую подводную лодку, которую можно было бы переоборудовать в этих целях. Сперва они взвесили возможность использования «Дефендера», принадлежавшего компании Лэйк и Дэненхоуер, но эта лодка была так мала, что было бы трудно обеспечить ей достаточный радиус действия, а кроме того — чему Уилкинс придавал особое значение — было невозможно обеспечить хорошие условия для ведения на борту судна научной работы.

Пока шли переговоры, организаторы экспедиции узнали, что, в силу Лондонского соглашения, часть более или менее современных подводных лодок морского ведомства подлежит уничтожению. Среди них было также несколько подводных лодок типа О, построенных Лэйком в 1917 году. Их, по его мнению, можно было переоборудовать с небольшими затратами. Уилкинс сейчас же обратился к Морскому министерству с просьбой о предоставлении одной из этих лодок, О-12, в распоряжение экспедиции для арктических исследований, но дальнейшие переговоры пришлось вести Лэйку и Дэненхоуеру, потому что Уилкинс не являлся американским гражданином.

Во время этих переговоров Дэненхоуер несколько раз приезжал в Вашингтон, где я встречался с ним и где я еще более укрепился в своей вере в задуманное предприятие.

Я боялся, что будет трудно производить океанографическую работу, брать пробы воды с больших глубин. Я считал, что

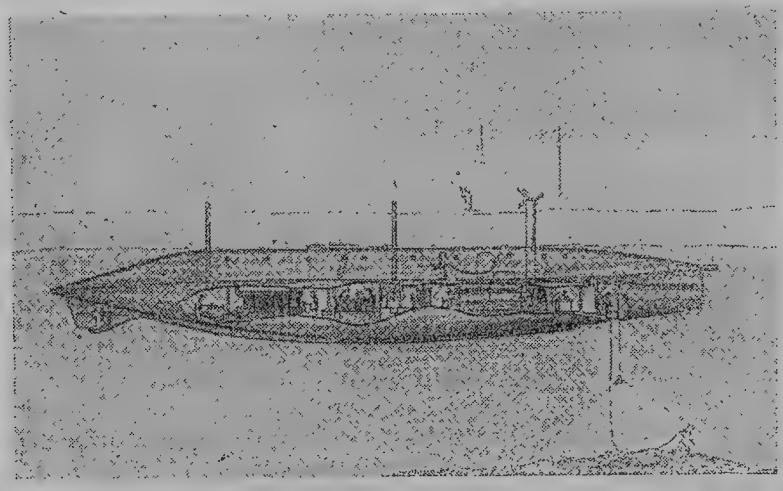
подобную работу придется вести с палубы, но знал, что площадь палубы будет очень ограничена и что на ней едва ли можно будет поставить мотор для подъема троса, так как мотор будет выходить за пределы габарита лодки и окажется в воде при нырянии. Кроме того, можно было предположить, что во многих случаях подводная лодка не будет подниматься на поверхность, но будет оставаться подо льдом, который станут просверливать снизу буром. А в таких случаях океанографические исследования отпадут вовсе, между тем как я считал их наиважнейшими.

Дэненхоуер представил мне все это совершенно иначе. Он рассказал, что такая работа может производиться из помещения, находящегося в самой подводной лодке — камеры для спуска в воду того типа, который Симон Лэйк применял на своих первых подводных лодках еще в девятидесятых годах. Принцип очень прост. С помощью сжатого воздуха воздушное давление в камере повышается, пока не станет одинаковым с давлением воды на дно подводной лодки. Когда это будет достигнуто, можно открыть откидную дверь в днище, при чем вода не проникнет внутрь, а затем можно спускать в воду инструменты. На О-12 не было никакой такой камеры, но ее можно было легко устроить в прежнем помещении для стрельбы минами. Я пришел в восхищение от открывшейся мне возможности обеспечения хороших условий для работы, и позднее камера для спуска в воду полностью оправдала обещания Дэненхоуера. Я познакомился также и с другими подробностями, имевшими для меня значение, и начал понемногу разбираться в той сложной системе механизмов на борту подводной лодки, которую Дэненхоуер знал вдоль и поперек.

Переговоры продолжались. Подводная лодка О-12 была передана Морским министерством Судостроительному ведомству Соединенных Штатов, которое в свою очередь, передало ее в аренду фирме Лэйк и Дэненхоуер за один доллар в год при условии, что лодка будет поставлена в распоряжение Уилкинса и не будет использована ни для какой иной цели, кроме арктического исследования, и что она в течение пяти лет будет сдана обратно в Нью-Йорке, для уничтожения ее, в силу Лондонского соглашения.

Незадолго до подписания последних документов я был вместе с Уилкинсом, Лэйком и Дэненхоуером на борту О-12, которая находилась тогда в одном из доков морской станции в Филадельфии среди других выбывших из строя судов — на «кладбище». Это был жаркий день в начале августа, при полном безветрии и жгучем солнце. Когда мы поднялись на борт О-12, было трудно представить себе, что эта лодка отправится во льды, — там была

такая жара как в турецкой бане! Мы сбросили с себя пиджаки, но все же через несколько минут оказались насквозь мокрыми. Я ничего не понимаю в машинах, но они были отлично смазаны и, повидимому, находились в хорошем состоянии, хотя подводная лодка была в бездействии с 1925 года. Меня ничто особенно не интересовало, кроме того отделения, которое предназначалось для ученых, а им я остался очень доволен. Для него предполагали использовать прежнее складочное помещение для мин, и места должно было хватить с избытком, даже если бы тут пришлось спать четверым.



«Наутилус» подо льдами; все три бура в действии (по проекту).

Однако, никакого избытка места не оказалось, потому что во время подготовительных работ в это помещение было внесено неприятное новшество. В крайней кормовой части отделения был установлен большой ледовый бур, занявший всю среднюю часть помещения, по левому борту поставили радиостанцию, захватившую большую часть пространства впереди, а вместо четырех коек поместили пять. Но мы все-таки приспособились!

В сентябре О-12 была принята Лэйком и Дэненхоуером и сдана в аренду Уилкинсу, между прочим, при условии, что Уилкинс организует и будет возглавлять экспедицию, тогда как Лэйк и Дэненхоуер займутся перестройкой О-12 и приспособят ее для предстоящего плавания. Командовать ею должен был Дэненхоуер, которому принадлежало право набора экипажа. Кроме

того, как обычно бывает при подобных обстоятельствах, Дэненхоуер получал все права командира на борту судна; все распоряжения, обращенные к экипажу, должны были проходить через капитана.

Дэненхоуеру было из кого выбирать: около 2000 человек подали заявления о своем желании принять участие в экспедиции. Среди них было много военных моряков, служивших ранее под командой Дэненхоуера, так что он мог обеспечить себе опытную и надежную команду. Записавшиеся не должны были бояться работы, ибо экипаж О-12 состоял отныне всего из двух офицеров и тринадцати человек команды, не считая самого Уилкинса, радиотелеграфиста и ученых, тогда как морская военная команда той же лодки состояла из трех офицеров и тридцати матросов.

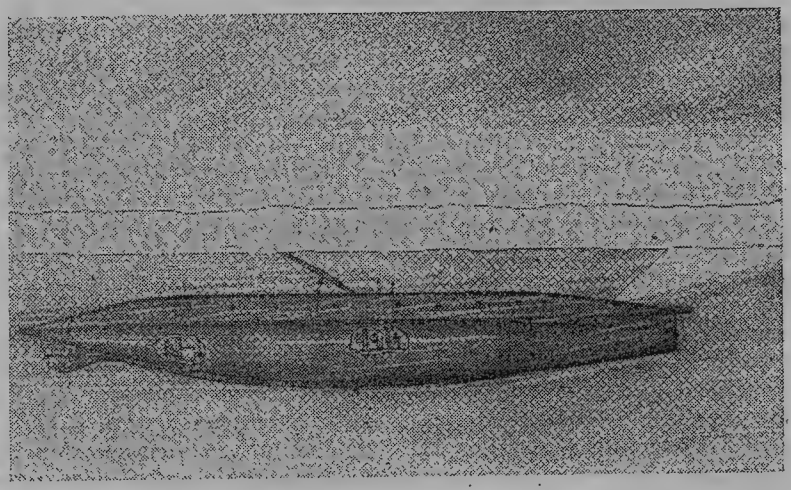
В течение зимы было решено, что О-12 будет перекрещена и получит название «Наутилуса». Наутилус — это наименование одного рода каракатиц, которые в ранние периоды были распространены по всей земле, а теперь представлены только несколькими видами. В 1801 году Роберт Фультон построил маленькую подводную лодку, названную им «Наутилусом», но в нашем случае имя было заимствовано из романа Жюля Верна «80 000 верст под водой», и внук Жюля Верна присутствовал при торжестве переименования судна.

Я не решаюсь входить в технические подробности, касающиеся «Наутилуса», но все же два-три совершенно обычных пояснения будут, пожалуй, вполне уместны. Длина его корпуса составляла 175 футов, ширина 15.7 фута и высота 15.7 фута. Лодка имела вид длинной сигары с плоской верхней стороной и была настолько заострена к носу и к корме, что действительная длина ее, считая полезное пространство внутри судна, не превышала 130 футов. Помещения шли в таком порядке, начиная от носа: камера для спуска в воду, лаборатория, спальное помещение, центральный пост управления, камбуз и машинное отделение. Под настилом пола в спальном помещении и в камбузе стояла мощная батарея в 120 элементов, из которых каждый весил 500 килограмм, а вдоль днища были расположены цистерны для горючего, смазочных масел, пресной воды, дистиллированной воды для батарей, балластные цистерны и стальные цилиндры для сжатого воздуха.

«Наутилус» был снабжен двумя дизель-моторами по 500 л. с. для продвижения по воде и для заряжания батарей. Кроме того, для заряжания батарей имелся еще небольшой вспомогательный мотор в 20 л. с. В надводном положении наибольшая скорость судна достигала 14 узлов, а при экономическом ходе — 11 узлов. Для продвижения под водой имелось два электромотора, по

190 л. с. каждый. Ток для этих моторов подавался батареями, и максимальный ход под водой достигал 10.5 узла, между тем как при экономическом ходе лодка делала 3 узла. По расчету, «Наутилус» мог итти под водой таким ходом почти сорок два часа, и поэтому радиус его действия при пользовании батареями мог достигать 220 километров. Лодка могла забрать с собой горючего на общее расстояние в 3600 морских миль, и это расстояние могло увеличиться вдвое при установлении добавочных цистерн.

У «Наутилуса» было два винта, и сейчас же за ними находились горизонтальный руль глубины, которым пользовались



«Наутилус» плывет подо льдами (по проекту).

в подводном состоянии лодки, и обыкновенный вертикальный руль. И винты и руль глубины выступали далеко в сторону и поэтому легко могли быть повреждены, когда мы вошли бы во льды. Все единодушно высказывали мнение, что лучше пользоваться подводной лодкой, у которой был бы только один винт, но такой лодки не оказалось под рукой. Поэтому приходилось выжимать из «Наутилуса» все, что он способен был дать.

Машины были перебраны, новые батареи установлены, старая наблюдательная башня срезана на половину высоты и от форштевня до ахтерштевня устроена верхняя надстройка. Форштевень был усилен, оборудована камера для спуска в воду, установлены один большой и два маленьких ледовых бура и перископ заменен

новым, который можно было убирать вниз при погружении лодки под лед. «Наутилус» снабдили спинным плавником для нащупывания льда и оборудовали жирокомпасом, эхо-лотовым аппаратом и лебедкой для гидрографических работ.

Но все это заняло гораздо больше времени, чем предполагалось. Едва ли нужно останавливаться на бесчисленных случаях запоздания — они достаточно хорошо известны. Я лишь напомню о том, что осенью 1930 года считали, что «Наутилус» будет готов в феврале 1931 года и подвергнется испытанию под льдами у берегов Лабрадора или в заливе св. Лаврентия, чтобы иметь возможность начать свое путешествие через Атлантический океан в апреле и быть готовым к отплытию со Шпицбергена в середине июня месяца. Но «Наутилус» не был ни готов, ни подвергнут испытанию, когда он 4 июня покидал Америку, должен был ремонтироваться в Дэвенпорте и прибыл на Шпицберген только 15 августа.

Каждое опоздание вело к новым расходам, и Уилкинсу приходилось тратить все свое время на собирание денег, вместо того, чтобы следить за всеми мелочами подготовительных работ. Задача его была не из легких. Правда, еще осенью 1930 года он заключил удачный контракт с концерном Хэрста, но, по мере того как время шло, расходы все возрастали, и поддержка со стороны прессы оказалась недостаточной. В начале года Уилкинс уже готов был бросить все дело, но в критическую минуту получил помощь от Линкольна Элсворта, верившего в задуманное предприятие. Элсворт не хотел принимать участие в экспедиции, потому что у него были другие планы на лето, но в тот момент, когда положение дел стало уже совершенно мрачным, он поставил такую большую сумму в распоряжение Уилкинса, что тот мог продолжать подготовительную работу. Однако, «Наутилус» поглощал все больше и больше денег, и Уилкинсу приходилось искать новых выходов.

Но не только денежные затруднения заставляли Уилкинса мрачно смотреть на положение, он сомневался даже и в том, что «Наутилус» может быть готов в назначенный срок. События скоро показали, как справедливы были эти опасения. Например, упомяну о том, что в Дэвенпорте пришлось не только исправлять повреждения, полученные во время перехода через Атлантический океан, но и произвести ряд изменений, так что пребывание там лодки затянулось больше чем на четыре недели, вместо одной, как было сперва намечено.

В Дэвенпорте Уилкинс мог отказаться от проведения экспедиции в том же году без экономических потерь, но не пожелал этого. Раз уж подготовительные работы зашли так далеко, то он

хотел продолжать, чтобы по крайней мере испытать «Наутилус» во льду, несмотря на то, что это влекло за собой значительный материальный риск для самого Уилкинса.

Уилкинс не был связан своим контрактом с прессой. Напротив, ему не советовали итти дальше. Ему пришлось вложить в дело свои собственные средства, и только в том случае, если бы все прошло хорошо, он мог надеяться на получение своих денег обратно.

Его точка зрения ясно видна из того, что он писал еще в марте:

«Нам следовало бы использовать подводную лодку, специально построенную для нашей работы, а не «Наутилус», который есть и будет подходящей военной подводной лодкой, если оставить в стороне вопрос о том, насколько он был хорошей военной подводной лодкой или насколько хорошо он теперь приспособлен. Но плавание на «Наутилусе» подо льдом в нынешнем году, даже если оно будет доведено только до северного полюса, должно будет пробудить при нашем возвращении домой достаточное общественное внимание, чтобы дать возможность нам или кому-нибудь другому финансировать действительно идеальную лодку, которая должна быть сконструирована для своей работы подо льдом и построена для той цели, которую она должна будет выполнить — вместо того, чтобы быть только подходящим для нас судном при стесненном экономическом положении».

По мере того как происходили запоздания, он неизменно твердил одно и то же: «Мы должны попробовать, что́ мы сможем выполнить в этом году, чтобы положить основание для дальнейшей работы».

В течение весны я собрал большую часть научного снаряжения в Бергене. Уилкинс предоставил закупку инструментов и т. п. мне и дал мне полнейшую свободу действий. Он лишь предварил меня, чтобы я ограничил покупку самым необходимым, но заявил, чтобы мы приобретали только самое лучшее. Научные результаты были нашей целью, а подводная лодка — средством.

Мне кажется, что в своих отношениях к прессе Уилкинс считал себя лишь распорядителем общественных денег. Ведь интересы читающей публики дали возможность прессе поддержать его, и поэтому в финансировании экспедиции, собственно говоря, главным образом принимала участие публика. Уилкинс считал себя обязанным распоряжаться этими средствами наилучшим способом — отчасти для того, чтобы способствовать увеличению познаний о полярных областях, отчасти для удовлетворения страсти к приключениям и сенсации. По мнению норвежцев, Уилкинс уделял последнему слишком большое внимание, но для

меня это имело подчиненное значение, так как оно не совершалось за счет нашей работы.

Желание Уилкинса предоставить ученым хорошие условия проявлялось много раз. Например, укажу, что из соображений места он хотел, чтобы в экспедиции участвовало не больше двух ученых, но сейчас же согласился со мной, когда я высказал мнение, что их должно быть трое с тем, чтобы можно было использовать до конца те исключительные возможности, которые откроются перед нами, если все пойдет хорошо.

Уилкинс поручил мне выбор обоих моих сотрудников. Один из них был откомандирован Институтом Карнэги в Вашингтоне, весьма заинтересованным в получении магнитных наблюдений из области Ледовитого океана. Поэтому Институт поставил в распоряжение экспедиции инструменты и, в согласии со мной, разрешил одному из своих молодых ученых Флойду М. Саулю принять участие в плавании «Наутилуса».

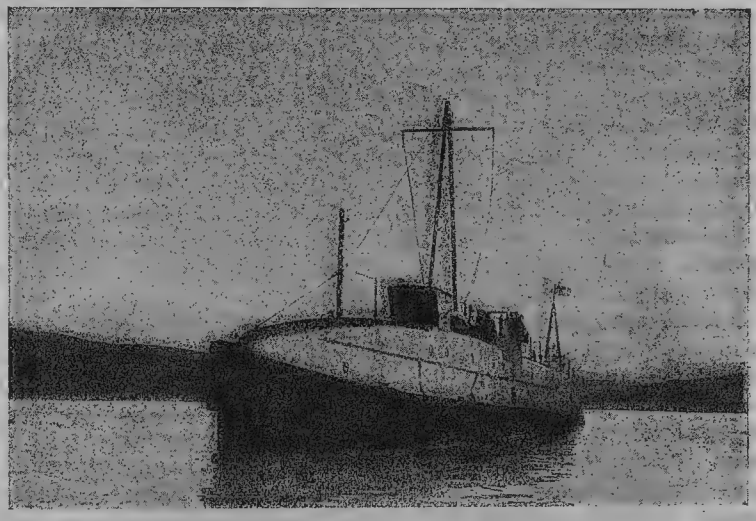
Я хорошо знал Сауля со времени своего пребывания в Вашингтоне и убедился, что это человек очень добросовестный и приятный в обращении и, кроме того, обладающий тем спокойствием и душевным равновесием, которые требуются в условиях, ожидавших нас. Сауль работал целый ряд лет в Институте Карнэги по отделу земного магнетизма и в 1928—1929 гг. принимал участие в последнем плавании яхты «Карнэги». Во время этого плавания он производил промеры глубин с помощью эхолота и вел ответственную работу по океанографическим исследованиям, так что обладал всесторонним и основательным знакомством с теми областями, которые являлись для нас наиважнейшими.

Выбор второго сотрудника был труднее. Я решил обратиться к доктору Бернгарду Филлингеру в Фрейбурге, с которым провел очень много времени, когда вырабатывался план большой экспедиции на цеппелине, под начальством Фритьофа Нансена. Филлингер был врачем и провел на фронте всю войну. Он был спортсменом, летчиком и старым участником состязаний в прыжках на лыжах на Холменколлене. У него был полярный опыт, вынесенный со Шпицбергена и из Гренландии. Он очень интересовался естествознанием и, наверное, мог бы взять на себя часть наших исследований. Филлингер с восторгом откликнулся на мое предложение, и вопрос был сейчас же улажен.

Сауль, Филлингер и я, мы поделили работу между собой. Сауль должен был производить магнитные наблюдения, ведать промером глубин с помощью эхо-лота и предпринимать некоторые из химико-океанографических исследований. Филлингер должен был производить измерения силы тяжести, заботиться

о сборах планктона и помогать в некоторых химико-океанографических анализах и при определениях с помощью спектографии количества света подо льдом. Я же сам должен был взять на себя метеорологические и океанографические наблюдения и производить вышеупомянутые исследования вместе с Филлингером.

Филлингер и Сауль прибыли оба в Берген в середине мая, так как мы ждали прихода туда «Наутилуса» в конце этого месяца и нуждались в нескольких неделях совместной работы до



«Наутилус» на пути к северу (у Тромсё).

отъезда. Прошло два с половиной месяца, прежде чем пришел «Наутилус», так что у нас была масса времени для наших подготовительных работ.

В субботу 1 августа «Наутилус» подошел к пристани у Маринехолма, и за два-три хлопотливых дня провиант и полярное снаряжение были погружены на борт судна и уложены в самых невероятных местах: между батареями, под койками и на полках под потолком, между прочим даже в старых минных пушках, которые мы набили пеммиканом и шоколадом. Все инструменты были доставлены на борт, лаборатория оборудована, и в среду 5 августа все было готово к отплытию.

Как мы условились раньше, я должен был пойти на «Наутилусе» только в том случае, если бы все относящееся к устройству

самой подводной лодки оказалось в порядке и все новые вспомогательные средства — ледовый бур и т. п. — были в достаточной мере проверены испытанием. Уилкинс посетил Берген в начале июля и, когда мы расставались, повторил еще раз:

«Вы не должны считать себя связанным. Через несколько недель «Наутилус» придет в Берген, и тогда вы сами можете ознакомиться с судном и решить, примете ли вы участие в экспедиции».

Еще до прихода «Наутилуса» в Берген я уже определенно знал, что обязательные условия для моего участия в экспедиции не выполнены, но за то, с другой стороны, не могло быть и речи о совершении плавания поперек всего Ледовитого океана до Аляски, как предполагалось по первоначальному плану, и даже едва ли можно было пройти к северному полюсу и обратно, как это замышлял Уилкинс за пять недель перед тем. По моему мнению, наступило уже такое позднее время года, что программа действий должна была бы ограничиться только попыткой. Поэтому я должен был получить ответ на два следующих вопроса:

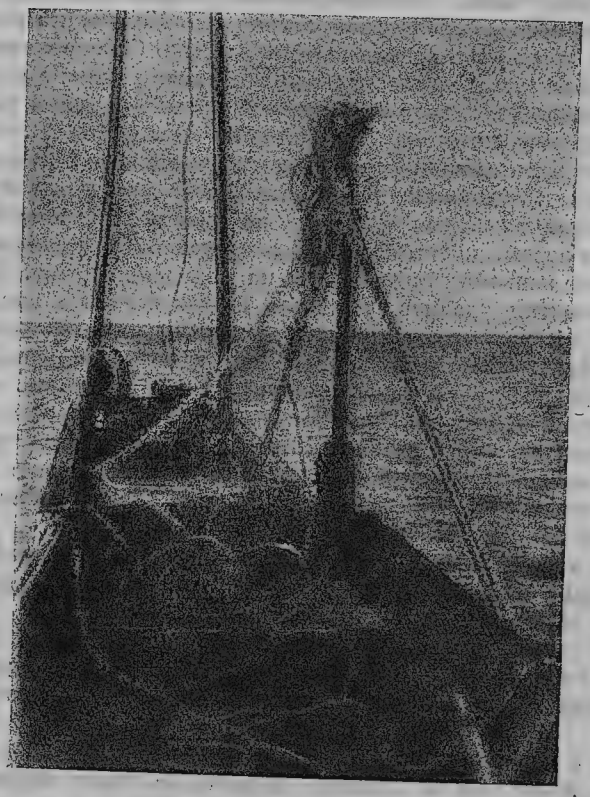
Удовольствуется ли Уилкинс производством сколько-нибудь широких попыток? Пригоден ли «Наутилус» для плавания во льдах с целью производства таких попыток?

Я знал, что ответы должны быть удовлетворительными, так как Уилкинс не позволил бы себе пуститься в сколько-нибудь небезопасное предприятие, а Дэненхоуер не стал бы продолжать плавание, если бы считал «Наутилус» непригодным для производства попытки. Я решил участвовать в экспедиции, и мое решение только укрепилось после беседы с Уилкинсом и профессором Хелланд-Хансеном. Не изменилось оно и после другой бывшей у меня беседы, а именно беседы с командором Танк-Нильсеном, который с 1909 года является начальником службы норвежских подводных лодок морского ведомства.

Хелланд-Хансен был очень заинтересован в экспедиции, как в качестве просто частного лица, так и в качестве председателя правления Института Кр. Микельсена, к которому я был прикомандирован. Ведь я не поступал на службу к Уилкинсу, а должен был принять участие в экспедиции в качестве члена Института Кр. Микельсена, и потому Институт желал быть полностью осведомленным о всех планах.

Хелланд-Хансен считал, что прежде чем пускаться в более или менее продолжительное плавание подо льдами, нужно выяснить много разных вопросов. Сколько требуется времени для полного погружения лодки, если она находится на чистой воде? Какое для этого понадобится место? Можно ли держать связь со льдом, идя под ним? Можно ли увидеть снизу полыньи, которые,

по мнению всех полярных путешественников, встречаются летом в сплошных льдах? Какой величины требуется полынья для свободного подъема подводной лодки через нее на поверхность? И, наконец, немаловажный вопрос — какому напряжению сил физических и душевных будет подвергаться экипаж во время



Иней на верхней палубе «Наутилуса».

плавания подо льдом? Кроме того, специальные вспомогательные средства, особенно ледовые буры, должны были, конечно, подвергнуться основательному испытанию. Все попытки должны были производиться у самой кромки сплошных льдов, и судну едва ли следовало бы входить во льды дальше того места, откуда оно всегда могло бы выбраться с помощью электромоторов.

Попытки могли быть предприняты в области к северу и северо-западу от Шпицбергена, где мы могли надеяться выполнить ценную работу, даже если бы и не достигли сколько-нибудь высокой широты. Не нужно заходить слишком далеко к северу от Шпицбергена, чтобы встретить большие морские глубины и брать пробы даже глубокой воды Ледовитого океана. По направлению к северо-западу между Шпицбергеном и Гренландией, повидимому, тянется подводный горный хребет, отделяющий глубокий Ледовитый океан от Норвежского моря; было бы особенно интересно пройти вдоль этого хребта как можно дальше к северо-западу. Поэтому следовало использовать время для такой попытки и провести работу к северу от Шпицбергена.

Уилкинс был совершенно согласен с мнением Хелланд-Хансена. В силу сложившейся обстановки, ему нужно было попробовать совершить в текущем году насколько возможно больше, главным образом для того, чтобы представить доказательство возможности плавания подо льдами на подводной лодке. Если бы первые попытки удались, Уилкинс пошел бы тогда как можно дальше к северу, чтобы придать доказательству больший вес. Если бы можно было достичь этого за те несколько недель, которые оставались в его распоряжении, и в то же время собрать ценные наблюдения, то Уилкинс счел бы это время хорошо использованным. Он прибавил: «Можете быть уверены, что я не пойду ни на какой ненужный риск и не стану заходить дальше такого места, откуда, по моему убеждению, все мы сможем вернуться благополучно».

Вскоре после этого я встретился с командором Танк-Нильсеном, который обошел весь «Наутилус», от форштевня до ахтерштевня, в сопровождении Дэненхоуера.

Танк-Нильсен заговорил о том же.

— Вы говорили, что не примете участия в экспедиции, если только лодка не окажется в полном порядке в техническом отношении.

— Да, я говорил это, — произнес я.

— Но лодка не в полном порядке, и будет небезопасно отправляться в продолжительное плавание подо льдами на таком судне, даже если состояние льдов является столь благоприятным, как вы указываете.

Из тех технических сведений, которые он мне преподал, я понял, что корпус лодки хорош, но насчет машин можно было бы сказать многое, к рулевому же управлению Танк-Нильсен не питал никакого доверия.

— Но ведь в такую позднюю пору года как сейчас, — заметил я, — не может быть и речи ни о чем другом, кроме попытки

пройти вдоль кромки сплошных льдов и, может быть, нескольких кратковременных плаваний подо льдом. Считаете ли вы небезопасным итти на «Наутилусе» к сплошным льдам и предпринимать там подобные попытки?

— Поскольку дело идет о такой пробной экспедиции, как вы говорите, я не могу назвать ее небезопасной и она может пройти хорошо, если будет проявлена осторожность и вы не зайдете дальше того, где еще можно быть уверенным в благополучном отступлении.

И он добавил:

— Судя по тому впечатлению, которое произвел на меня Дэненхоуер, он опытный и разумный человек, знающий свое дело на борту подводной лодки, так что я не думаю, чтобы он пошел на какой-нибудь ненужный риск.

Я остался. Мы вышли из Бергена 5 августа, и спустя неделю «Наутилус» был, наконец, на пути во льды.

4

ВО ЛЬДЫ

В среду 12 августа «Наутилус» снялся с якоря и вышел из Шервёй в чудесную солнечную погоду. Левый дизель-мотор все еще был не в порядке. Мы могли бы пустить в ход правый мотор, который работал ночью для заряжания батарей, но Дэненхоуер предпочел дать машинистам время для работы с заупрямившимся левым мотором, пока стоит отличная погода.

Было полное безветрие, и море совершенно не волновалось. Мы медленно скользили вперед, работая электромоторами. Внизу в отделении моторов шла напряженная работа, но мы, ученые, были пассажирами на борту судна и потому жарились на солнышке, сидя на палубе.

Места на палубе было немного. Палубой могла считаться только верхняя часть надстройки, достигавшая двадцати метров в длину и только одного метра в ширину. По обеим сторонам была протянута проволока на стойках, а по средине был «мостик», отмеченный натянутой парусиной. Впереди мостика не позволялось стоять во весь рост, чтобы не закрывать рулевому вида, но в самой передней части судна была низенькая надстройка, где мы удобно усаживались. Филлингер называл это место «Das Liebesnest» (гнездо любви).

На одном заманчивом плане переустройства «Наутилуса» я видел включенное в проект верхней надстройки помещение, именуемое «палубной каютой ученых». Я знал, что нам не придется пользоваться этой каютой, поскольку мы собирались нырять, ибо тогда верхняя надстройка заливалась бы водой, но я надеялся, что каюта доставит нам некоторое удовольствие на пути к северу. К сожалению, оказалось, что это пышное название было присвоено помещению, которое едва достигало метра в ширину, около 2.5 метра в длину и 1.5 метра в высоту. Большая часть места была занята косыми железными балками для придания жесткости конструкции, а остальное пространство заполнено канатами, при чем внутри было темно, как в погребе без окон.

«Палубная каюта ученых» существовала только на чертеже — вместе со многими другими прекрасными названиями. В качестве жилого помещения она была совершенно неприемлема, и было гораздо удобнее просто сидеть на пустом ящике на баке, пока стояла хорошая погода.

К концу дня все было, наконец, приведено в порядок, и мы уже всерьез двинулись на север. Тем временем начало задувать с запада, а вечером уже дул свежий бриз, перешедший в течение ночи в сильный ветер.

Волны стали расти и «Наутилус» валяло. В четверг перед полуднем «Наутилус» клало на бок градусов на 10 по бакборту и на 45 по штирборту. А когда налетел один могучий вал, то стрелка, показывавшая размах качки, опустилась даже до 52 градусов! Свободным от вахты приходилось крепко привязывать себя к койкам, а незакрепленные предметы разбредались повсюду. По расчетам, батареи могли выдерживать качку в 50 градусов, но не больше: хуже этой не должно было быть качки!

К счастью, погода скоро опять исправилась, и поздно вечером, когда мы проходили Медвежий остров, было уже совсем хорошо. Мы прошли остров с восточной стороны, чтобы машинисты могли использовать период затишья для некоторых незаконченных работ.

В субботу утром мы достигли входа в Айсфьорд. Погода была довольно неясная, и так как в Тромсё настойчиво указывали Дэненхоуеру на мели мористее мыса Линнея, у южного берега фьорда, то Дэненхоуер прошел гораздо дальше и не опознал входа в фьорд.

Около восьми часов утра нас с Филлингером вызвали наверх, так как Дэненхоуер предполагал, что мы должны находиться севернее Айсфьорда, у берегов Форланда, и потому желал услышать наше мнение. Мы действительно находились мористее Форланда, так что нам пришлось снова поворачивать на юг и терять, таким образом, несколько часов времени.

Когда мы проходили острова Даумана у северного берега фьорда, на палубу поднялся Уилкинс. Острова Даумана богаты для него воспоминаниями с того времени, когда он с Эйельсоном снизился здесь 16 апреля 1928 года, пролетев 3600 километров над неведомыми пространствами.

Они стартовали с мыса Барроу на Аляске 15 апреля, проложив курс на Землю Гранта к западу от Гренландии, чтобы пересечь самое большое из белых пятен, еще остающихся на полярной карте. При старте погода была отличная и оставалась ясной, при хорошей видимости, до самого того момента, когда летчики начали приближаться к Земле Гранта. Она была окутана облаками, и

только несколько горных вершин вздымалось над ними. Курс был проложен с таким расчетом, чтобы пройти севернее Гренландии к Шпицбергену. Но, когда летчики увидели очертания какой-то одинокой вершины на северном берегу Гренландии, они заметили также, что вид небосклона впереди изменился и они, пожалуй, попадут прямо в полосу непогоды, если будут продолжать полет в этом направлении. Летчики могли повернуть к югу и произвести посадку где-нибудь в Гренландии, но тогда они не довели бы задуманного ими полета до конца, и, кроме того, понадобилось бы много месяцев, прежде чем они смогли бы вернуться в цивилизованный мир. Уилкинс передал Эйельсону клочек бумаги: «Летим дальше?» Эйельсон утвердительно кивнул головой, и на этом дело было покончено.

Часа через два полета, по большей части среди туч, летчики неожиданно увидели под собой две острые, как шило, горные вершины. Эйельсон направил аэроплан вниз — его качало и швыряло из стороны в сторону, так что все непривязанные в каюте предметы стукались друг о друга, но пилот ни на мгновение не терял контроля над аппаратом. Выправив аппарат на незначительной высоте, Эйельсон увидел снежную поверхность, которая могла бы оказаться сносным местом для посадки, но пилот успел бросить на нее только один взгляд — в следующую минуту ему пришлось круто повернуть, чтобы не налететь на совершенно отвесную скалистую стену. Разыскивать Королевский фьорд, до которого они собрались долететь, было делом безнадежным. Надежнее всего было бы произвести посадку, где она оказалась бы возможной, и выждать там наступления лучшей погоды. Летчики опять нашли подходящее место, и Эйельсон произвел посадку с обычной своей уверенностью.

На следующий день наблюдения над солнцем показали, что штормом сильно снесло летчиков с курса, так как они оказались не вблизи Королевского фьорда, а на северной стороне Айсфьорда. Прошли целые сутки, прежде чем погода настолько улучшилась, что можно было уже подумать о продолжении полета. Наконец, в субботу 21 апреля настала подходящая для полета погода, и после шестичасовой работы удалось приготовить площадку для старта, но снег был такой рыхлый, что невозможно было заставить аэроплан скользить по нему, когда оба летчика сидели в кабине. Уилкинсу пришлось вылезти из аппарата и подталкивать его сзади, пока тот не тронулся бы с места, а затем забираться на аэроплан во время его хода. Выполнить это было не так-то просто! При первой попытке Уилкинс крепко ухватился за ступени, ведущие в кабинку, но оступился и упал. Когда Эйельсон повернул аэроплан, чтобы описать круг над местом старта, он

увидел оставшегося внизу Уилкинса, одинокого и покинутого. На следующий раз они привязали к кабинке веревочную лестницу, и Уилкинс сделал попытку взобраться в аэроплан по ней. Он снял рукавицы, чтобы лучше ухватиться за веревки, но пальцы у него закоченели, и, чтобы помочь себе, Уилкинс уцепился зубами за одну из перекладин веревочной лестницы. Эйельсон решил, что Уилкинс уже как следует уцепился, и дал ход мотору, но аэроплан сделал неожиданный поворот, и Уилкинс полетел вниз. Он благополучно отделался при падении, но выбил себе все передние зубы.

При третьей попытке они согласились на том, что если Уилкинсу не удастся забраться в кабинку, то Эйельсон сбросит тогда ружье, патроны, провиант и попробует добраться до людей один, потому что к тому времени мотор у них работал уже целый час, и они истратили половину оставшегося у них бензина. Но на этот раз попытка удалась, потому что Уилкинс наполовину влез в кабинку и отталкивался от земли шестом плавника, найденным им тут.

Через полчаса они благополучно спустились в Анкерсхамне (Грин-Харбор), где были сердечно встречены и где в особенности личный состав радиостанции сделал для них все, что было в его силах. Когда Уилкинс пришел в Берген на «Наутилусе», он сейчас же навел справки о том, где ему можно будет встретиться с Бовиц-Иленом, который был начальником Свальбардской радиостанции в 1928 году, и узнал, что Бовиц-Илен опять заведует той же станцией и что станция эта перенесена в городок Лонгйир, куда мы должны были зайти. Уилкинс радовался как мальчик возможности встретиться с Бовиц-Иленом и отблагодарить того за все оказанные им услуги.

Вскоре после того, как мы прошли острова Даумана, у нас забастовал правый дизель-мотор, а левый мотор последний день опять не действовал. Нам пришлось ползти по Айсфьорду на электромоторах со скоростью улитки, делая 3—4 узла в час. Впрочем, такая одновременная продолжительная остановка обоих моторов случилась у нас в последний раз. В течение всего плавания от городка Лонгйир и обратно туда же машина работала у нас удовлетворительно, и когда мы, три недели спустя, снова подходили к городку Лонгйир, то шли уже не черепашьим ходом, но «высоким стилем»: оба дизель-мотора работали и развивали скорость в 11 узлов.

В Лонгйире мы были встречены с истинным арктическим гостеприимством. Через несколько часов после нашего прибытия была приготовлена баня; те, кто пожелал, были расквартированы на берегу, чтобы в последний раз выспаться в удобной кровати,

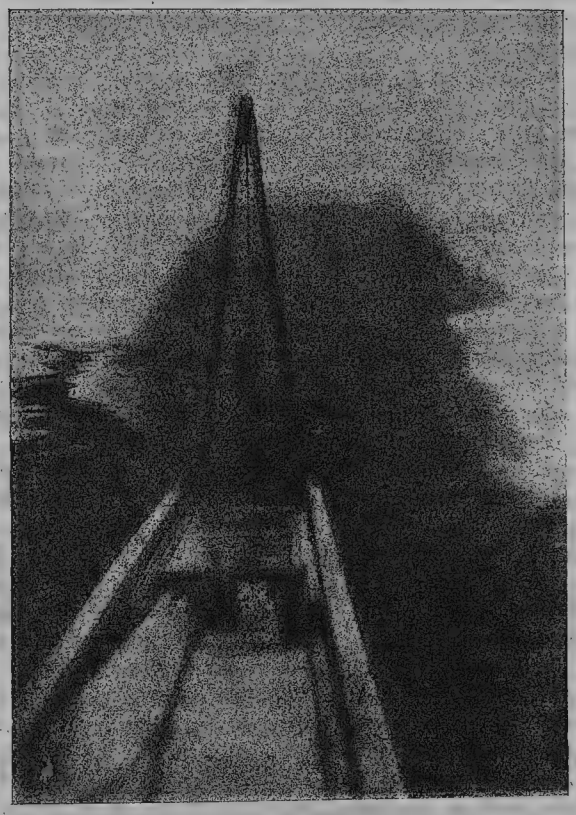
а в столовой собрания нас пригласили отобедать в сидячем положении — в последний раз на ближайшие три недели.

Гостеприимство возрастает с каждым градусом широты; быть может, потому, что на севере посещение чужого человека вносит в жизнь некоторую перемену, быть может, потому, что там возвращаются к простейшим жизненным законам: сегодня я могу помочь тебе, завтра, быть может, ты поможешь мне.

На борту у нас потекли трудовые дни. Дизель-моторы снова был перебраны и приведены в лучшее состояние, чем они когда-либо были со времени отплытия из Америки. Главный машинист Шоу работал с раннего утра до поздней ночи и был знатоком своего дела. Он считал, что большая часть недоразумений с моторами объясняется тем, что подводная лодка стояла без употребления в течение пяти лет. Механизмам нужно было опять сработаться. Совершенно верно: они с каждым днем работали все лучше и надежнее на протяжении тех пяти недель, что я провел на подводной лодке, но мы никак не могли отделаться от несноснейшего отхода газов из выпускной трубы, который особенно мучил нас, когда мы стояли без движения, заряжая батареи. Тогда моторы выплевывали черный, густой нефтяной дым, какого, как я надеюсь, мне никогда больше не придется видеть в своей жизни! Дым этот был черен как смола, и если ветер дул с кормы, то его относило вперед и всасывало во все отверстия лодки. Он наполнял собою все судно, покрывал все копотью и делал воздух невыносимым. Когда мы приступили в городке Лонгйир к заряжанию батарей, то стояли борт о борт с пароходом «Дагни I». Но нам пришлось выйти в море и встать там на якорь, потому что отход газов так всем мешал, что команда «Дагни I» отказалась продолжать работать, пока около парохода будет стоять «Наутилус», зачумлявший кругом весь воздух!

К счастью, мы уже закончили погрузку нефти и воды до того, как нам пришлось перебираться в море. Питьевая вода, которой мы пользовались во время своего плавания к северу, была ужасна, и, к сожалению, она не стала лучше, несмотря на то, что мы могли запастись в Лонгйире превосходнейшей водой: несчастье наше заключалось в баках для воды. Эти баки были покрыты внутри каким-то смолистым веществом, придававшим воде противный запах и отвратительнейший вкус! По слухам, это самое вещество применяется в британском флоте, но тогда им, наверное, пользуются как-нибудь иначе, потому что если питьевая вода на британских военных кораблях отличается таким же вкусом как наша, то восстания в английском флоте можно ожидать в любой момент! Собственно говоря, «Наутилусу» страшно не везло с питьевой водой. Перед отплытием из Америки баки были вы-

крашены внутри суриком, который растворился в воде, так что она стала красновато-ржавой. Это должно было быть исправлено в Давенпорте, и там предполагали пустить в дело замечательное смолистое вещество, о котором мы упоминали. Но Уилкинс чуял



«...Если ветер дул с кормы,
то его всасывало во все отверстия...»

беду и когда на «Наутилус» явился человек для окрашивания баков, Уилкинс понюхал принесенное вещество, а потом, понюхав его еще раз, попросил человека уйти. Ему будет уплачено как если бы он выполнил работу, лишь бы он удалился и унес с собой подальше это вещество! К сожалению, человек этот не ушел... В результате от картофеля и от супа несло какой-то мерзостью,

кофе было отвратительно, а вода воняла так, что было противно мыть ею лицо! Все это содействовало тому, что я перестал умываться и пытался содержать себя в большей или меньшей чистоте при помощи вазелина и клочка ваты.

Впрочем, кок позаботился в Лонгйире о наполнении водой всех боченков, которые ему удалось собрать, так что в течение первых дней после отплытия у нас была сносная питьевая вода и вода для кофе.

Пока мы стояли в Лонгйире, мне очень хотелось испытать камеру для спуска в воду, чтобы убедиться в ее пригодности до того, как нам придется пользоваться ею всерьез для научной работы. Но Уилкинс заявил, что у нас мало времени, и поэтому мы должны будем отложить все испытания до того момента, когда окажемся во льдах. Я не стал ничего возражать, потому что если бы в камере для спуска в воду или в нашей гидрографической лебедке оказался какой-нибудь серьезный недостаток, то мы все равно не могли бы исправить его здесь, а разную мелочь можно было бы отлично привести в порядок и по приходе судна во льды. Были приняты все меры для скорейшего окончания работ и отправления судна на поле нашей деятельности, и в четыре часа дня во вторник, 18 августа, мы покинули Лонгйир, чтобы, наконец, отправиться прямо во льды.

Настроение духа у экипажа было повышенное. Прошло уже два с половиной месяца со времени отплытия «Наутилуса» из Америки, и с каждым разом надежды на совершение чего-нибудь в нынешнем году оставалось все меньше и меньше. Постоянно ломалось то что-нибудь одно, то что-нибудь другое или, как говорил Шоу: «Если что-нибудь ломается, так уже не одно, а сразу три». Несмотря на это, никто не терял бодрости духа. Напряженная, невероятно мучительная работа велась при плавании через Атлантический океан, которое теперь казалось каким-то кошмаром; в Дэвенпорте, где пришлось работать день и ночь, чтобы быть готовыми во время, при переходе через Северное море; в Бергене, где пришлось погрузить весь провиант в течение нескольких дней и, наконец, при переходе от Бергена на север.

Все знали, что тяжелая работа еще не закончена. Наоборот, всем нам приходилось ждать такой же работы в еще более трудных условиях. Холод и сырость, наверное, создадут новые трудности и сделают жизнь на борту судна еще более неприятной, чем прежде. Но все это пока было только приготовлением, теперь же мы переходили к действию.

Один из экипажа «Наутилуса», боцман Кларк, заболел. У него случился тяжелый припадок ревматизма, как раз когда мы пришли в Лонгйир, и его пришлось перевезти на берег, но он просил

и молил, чтобы его взяли с собой, раз мы пойдем дальше в плавание. Ему стало настолько лучше, что, по мнению Филлингера, он мог совсем поправиться, если бы полежал в покое дня два-три, и Кларк был взят с нами. Мы с Уилкинсом приняли на себя его вахты в течение первых дней.

Сам Уилкинс, пожалуй, больше всех других не ожидал ничего хорошего от будущего. Его вера в «Наутилус», по всей очевидности, сильно поколебалась. Хотя он считал, что плавание на север, для производства там опытов, не грозит опасностью, все же он не был уверен в том, что эти попытки пройдут благополучно и нам удастся что-нибудь совершить. В тот день, когда мы уходили из Лонгйира, он занялся чисткой целой серии кастрюль, относившихся к резервному снаряжению. Чистя эти кастрюли, он рассказывал, что в Австралии пастухи называли свои кастрюли «sundown» — заходом солнца,—потому что чаще всего им не удавалось разбивать лагерь и помышлять об ужине до солнечного захода. Сам Уилкинс провел не один жаркий день на спине лошади в ожидании захода солнца. «Быть может, мне опять придется вернуться к такой жизни по окончании нашей экспедиции», — прибавил он.

Погода нам благоприятствовала, пока мы шли на север вдоль берегов Шпицбергена, хотя заметно было, что осень приближается. В Адвентфьорде снег уже несколько дней как лежал на горных склонах, а в Королевском фьорде горы были покрыты снегом до самого моря. Через день после нашего ухода из Лонгйира по временам начали налетать на нас снежные шквалы, но чаще всего солнце сияло над одетыми снегом горными вершинами, вызывая ослепительную игру красок.

Должен сказать, что я редко видал такие изумительные краски, как на северном побережье Шпицбергена, где мне удалось попутешествовать в 1927 году вместе с начальником Горного ведомства. В особенности я никогда не забуду одного вечера в бухте Бок. На одном берегу бухты один ледник переходил в другой, весь в синих гранях на фоне зеленой воды, а между белыми ледниками возвышались потухшие черные конусы вулканов. На другом же берегу бухты горели в солнечном закате розовым светом горы из песчаника. Такие краски я видел раньше всего лишь один раз — в Большом Каньоне в Колорадо, но краски на Шпицбергене были гораздо мягче, гораздо нежнее.

Около одиннадцати часов мы прошли бухту Вирго, откуда начал в 1897 году свой полет Андрэ и где Уэлман предпринял в 1909 году свою неудачную попытку. Ждет ли нас участь Андрэ, придется ли нам бросить свое судно во льдах и потом итти трудным походом на юг, пока, наконец, мы, не выдержав тягостей пути,

не погибнем? Или же нас ожидает судьба Уэлмана, и мы повернем обратно, потому что вера наша в свое судно поколеблется? Мы не знали, навстречу чему мы идем. Сам я был вполне уверен, что мы вернемся домой здоровыми и невредимыми, но охотно допускаю, что стоял я на шатком основании. Я верил, что в нашем распоряжении находится способная к маневрированию подводная лодка, у которой есть надежный радиус действия под водой в 20—30 миль, хотя она и страдает многими недостатками. Но если бы я знал, что принесут с собой ближайшие дни, то едва ли бы задирал так высоко нос!

Все мы были исполнены доверия, но, конечно, исходя из разных соображений. Самым большим оптимистом из всех нас был кинооператор Доред. Собственно говоря, он должен был покинуть нас в Тромсё, но, когда дело коснулось этого, он пошел на «Наутилусе» до Шпицбергена. Он попытался нанять рыбачье судно, чтобы проводить «Наутилус» до льдов и затем вернуться домой с первыми снимками. Эта попытка привела только к тому, что во враждебных газетах появились крупные заголовки: «Наутилусу» нужна няня. В Адвентфьорде не оказалось, как и следовало ожидать, ни одного подходящего судна, так что в конце концов Доред отправился с нами — у нас нашлась для него свободная койка.

Он часто уверял нас, что если он останется на «Наутилусе», то мы можем быть спокойны: все мы благополучно вернемся домой, так как ему известно, что все пройдет хорошо. Он полностью и твердо верил в свои предчувствия и мог рассказать ряд эпизодов, доказывавших правильность этих предчувствий. В течение всей войны Доред был кинооператором на самых передовых линиях и даже ни разу не был ранен. Он так был уверен, что с ним ничего не случится, что часто говаривал какому-нибудь товарищу: «Становись рядом со мной, тогда останешься цел» — и каждый раз слова его оправдывались.

Кроме того, он был сильно занят своими снами и рассказывал о них обстоятельно и старательно тем, кто желал его слушать. Я редко бывал в их числе, хотя очень ценил Дореда, но зато когда он рассказывал о всех своих разнообразных переживаниях в качестве кинооператора, то стоило его послушать, потому что он провел всю свою жизнь в путешествиях и побывал в самых критических положениях.

«Наутилус» шел 19 августа хорошим ходом. Мы прошли Амстердамский остров и Норвежские острова и проложили курс на север. Горные вершины Шпицбергена становились все меньше и меньше, но впереди до самого горизонта все еще было открытое море. Все мы ждали в большом волнении, докуда же мы сможем так итти.

Судя по последним сообщениям, полученным нами, сплошной лед был встречен между 81° и 81°20′. Если он все еще лежал так далеко на севере, то мы, идя нашим курсом, не могли бы встретиться с ним раньше полуночи, но уже в пять часов дня, вскоре после того как я сменился с вахты, показался первый лед. Я — на палубу. Да, это был лед! В северной части горизонта мы увидели три-четыре штуки старого торосистого льда с плоскостями и вершинами, казавшимися фантастически огромными. Быть может, льды были, кроме того, ближе, чем мы думали, ведь мы сидели так низко в воде, что судить о расстоянии было трудно.

В шесть часов кругом нас было так много льда, что мы уже не могли больше держаться своего курса и вынуждены были итти зигзагами. Лед был настолько редок, что мы без труда находили свободный путь между льдин, хотя стояли всего на высоте четырех метров над водой и не имели никакой возможности подняться выше. Мне не хватало мачты, мачты вышиной в 100 футов, как у нас на «Мод»! Из наблюдательной бочки на такой мачте можно было видеть достаточно далеко впереди, чтобы знать, чему мы идем навстречу в ближайшие полчаса, но на «Наутилусе» каждая пятая минута могла принести с собой всякие неожиданности. Если бы нам пришлось пройти во льдах довольно большое расстояние, то мы, разумеется, могли бы соорудить нечто в роде «беседки», чтобы подвесить ее под вершиной передней радиомачты, но мы не собирались итти сквозь льды на «Наутилусе». Мы намеревались итти подо льдами! Всякое прикрытие руля или винта было отвергнуто именно для того, чтобы побудить к осторожности и удержать от соблазна пробиваться силой через плотный лед, или, как выразился Уилкинс: «Если у человека действительно болит палец, то он очень бережется и старается не повредить его». На это можно возразить, что ведь палец можно также уберечь, если перевязать его как следует!

В шесть часов нам пришлось остановиться, так как льды стали очень плотными, и вскоре после этого первая льдина ударилась о борт «Наутилуса». Помощник капитана Шлоссбах спрыгнул на нее и оказался первым на льдах, а мы тем временем отпраздновали на баке встречу, осушив бутылку Фалькенберг Либфрауенштифт Клостергартен 1921 года!

Ночь была настоящей скверной полярной ночью, с сырым холодным туманом и мелким снегом. Лед был рыхлый и находился в постоянном движении. По временам нас затирало льдами, но ни разу надолго, и вскоре уже вокруг нас оказывались опять большие полыньи. Расстояние до открытой воды к югу было не-

велико, и мне казалось, что мы встретились лишь с узким поясом льдов, потому что небо на северо-востоке было темным и по временам мы замечали зыбь с востока.

В помещении для моторов гудение не прекращалось всю ночь, заряжались батареи и сгущался воздух для приведения в готовность всего нужного для погружения. Я опять узнал нечто такое, что поколебало мое доверие к «Наутилусу». Постоянно говорилось и писалось, что требуется около восьми часов для заряжания батарей, когда они окажутся разряженными наполовину, т. е. когда судно пробудет подо льдом около шестнадцати часов. Я думал, что восемь часов представляют собой тот промежуток времени, который всякий раз придется проводить на поверхности, потому что ничего не говорилось о том, сколько времени занимает процедура сгущения воздуха, и я полагал, что она может происходить, пока батареи будут заряжаться дизель-моторами. Теперь же я узнал, что для сгущения воздуха нужно пользоваться батареями. Сперва их нужно зарядить, потом воспользоваться ими для сгущения воздуха и, наконец, перезарядить их снова для восстановления «сока», который из них «выжали». А это значит, что пребывание на поверхности будет значительно дольше восьми часов, но, насколько дольше, мне так ни разу и не посчастливилось выяснить.

Приходится констатировать еще и другое. Когда говорилось, что радиус действия под водой равняется 125 милям, то расстояние это определялось по проекту, но никакого испытания произведено не было. Впрочем, этим радиусом действия никогда и не следовало бы пользоваться, потому что тогда батареи разрядились бы до конца и дизель-моторы нельзя было бы пустить в ход. Дело в том, что дизель-моторы приводились в первоначальное движение посредством электричества и требовали так много тока, что их уже невозможно было бы пустить в ход, если бы батареи разрядились больше, чем наполовину. Если бы такой случай произошел, пришлось бы прибегать к помощи небольшой вспомогательной машины для заряжания батарей, что требовало затраты времени, во много раз большей. О всех этих различных подробностях я узнавал по мере нашего продвижения к северу. Можно, пожалуй, сказать, что я мог бы обследовать все это заранее, но не так просто задавать вопросы, когда еще сам не знаешь, о чем тебе надо спрашивать! К тому же мое знакомство с этими обстоятельствами едва ли изменило бы мое решение принять участие в пробном плавании, которое предстояло нам. Эти обстоятельства сделали бы весьма рискованным длительное плавание подо льдами, но едва ли имели бы какое-либо значение при попытках у наружной кромки сплошных льдов.

Ледовые буры оказались совершенно непригодными к употреблению, но к счастью, я никогда не считал их особенно необходимыми. Летом всегда найдется достаточно полыней в сплошных льдах, чтобы иметь возможность подняться на поверхность воды, где это будет признано желательным для заряжания батарей и возобновления запасов воздуха. Ледовые буры были вспомогательными средствами, которые следовало иметь для пущей безопасности, но я не думал, что для них найдется применение. Поэтому я не был особенно огорчен, убедившись, что большой передний ледовый бур нужно считать просто напросто столбом, несмотря на его внушительные размеры.

Д-р Свердруп в лаборатории занят химическим анализом воды.

Самая «ось» бура представляла собой пустотелый стальной цилиндр, с внешним диаметром в 70 сантиметров и длиною в 13 футов. Цилиндр этот был пропущен через корпус судна в особой сальниковой коробке. Когда бур был спущен, то верх его находился в одной плоскости с надстройкой подводной лодки, а нижний конец покоился на днище судна. Весь этот бур мог подниматься, и в то же время верх его приводился во вращательное движение со скоростью шести оборотов в минуту, при чем на верхней части бура эксцентрически помещался резец, который мог приводиться во вращательное движение с помощью другого мотора при скорости 600 оборотов в минуту. Значит, бур действовал таким образом, что резец его ходил кругом с большой быстротой, между тем как сам бур вращался вокруг своей оси шесть раз в минуту и в то же время весь цилиндр выжимался вверх. Резец чуточку выступал за край верхней части бура и поэтому мог вырезать отверстие, диаметр которого несколько превышал диаметр цилиндра. Обломки же льда, вырезанные буром, должны были удаляться путем продувания сжатого воздуха через верхнюю часть бура. Самый цилиндр можно было закрывать сверху и снизу, а внутри его были устроены ступеньки, так что человек мог подниматься по нему довольно легко вверх, если не был черезчур толст.

Все это, быть может, звучит довольно красиво для того, кто понял описание, которое я пытался здесь дать. Но давайте посмотрим теперь, как работали вместе эти различные части!

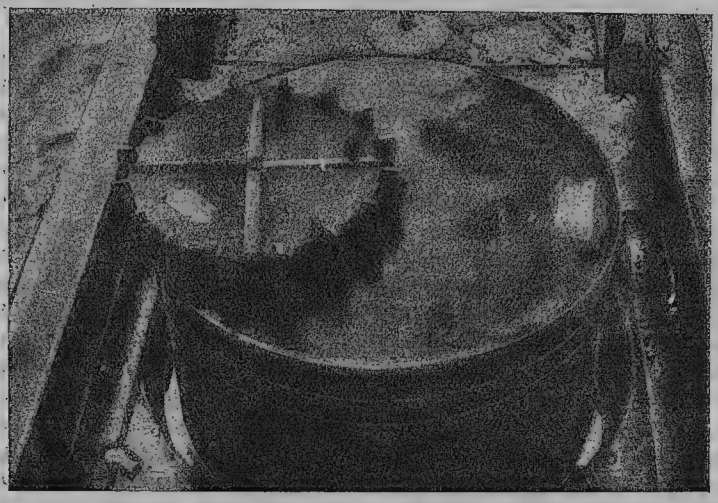
Для подъема вверх цилиндра первоначально был установлен насос масляного давления, но он никогда не действовал. Поэтому в Дэвенпорте Уилкинс прибегнул к помощи проволочного троса и лебедки. Трос «сновал» вверх и вниз между блоками, которые прикреплялись попеременно к муфте над буром и к нижнему краю самого цилиндра. Конец проволоки пробегал через лебедку, приводимую в движение электромотором в 2 л. с. Это были та самая лебедка и тот самый мотор, которые стояли под койкой Филлингера и отравляли ему жизнь. Наматывая трос, можно было поднять цилиндр, но он шел очень туго и, когда мы отпускали трос, бур не скользил вниз от собственной тяжести, но его приходилось тащить вниз с помощью особых талей. Впрочем, нам так ни разу и не удалось спустить его вниз совсем, поэтому верхушка его всегда немного торчала над палубой верхней надстройки. Мы производили упражнения с этим буром как во время плавания до Тромсё, так и через день после нашей встречи со льдами. Поднимали его вверх и опять опускали вниз, взад и вперед, раз за разом, пока все мы, Уилкинс, Сауль, Филлингер и я, составлявшие «учебную команду», не изучили досконально всех манипуляций.

По заданию мы должны были пробуравливаться сквозь 13-футовый лед, но, как мы ни работали, не могло быть и речи о подъеме цилиндра на высоту, значившуюся на бумаге. Впрочем, этим 13 футам вообще никогда не следовало фигурировать на бумаге, ибо, судя по тому, как был прикреплен трос, было во всяком случае невозможно поднять бур больше чем на высоту 7 футов, и, как мы ни старались, бур заклинивался и оставался без движения, когда его поднимали на 5 футов. Со своей стороны я не вижу, чтобы нам когда-либо мог понадобиться бур, который не в состоянии пробуравить больше 5 футов ледяной толщи, так как нужно считать, что лед обычно достигает летом от 7 до 9 футов в толщину. А в минуту крайней необходимости, когда бур действительно может понадобиться, нельзя отправляться на поиски и разыскивать такой лед, толщина которого будет только 5 футов!

А как обстояло дело с вращающейся верхней частью бура и с резцом? Они должны были приводиться в движение двумя независимыми друг от друга моторами: верхняя часть мотором в 3 л. с., который стоял под ледовым буром, а резец — мотором в 20 л. с., стоявшим в «ЦПУ». Таким образом, *в лошадиных силах* недостатка не было, но, разумеется, моторы оставались без дви-

жения, пока верхняя часть и резец удалялись все дальше и дальше по мере поднятия цилиндра. Поэтому требовалась развитая система соединений, но ни она, ни оси не производили впечатления той солидности, которая от них ожидалась.

Что бур не был испробован во льдах — понятно само собой. Все испытания были проведены в лаборатории — вероятно, в уменьшенных размерах — так что никаких образцов работы бура у нас не имелось. Наконец, можно еще упомянуть, что люки



Верхняя часть большого ледового бура.

в верхней и нижней частях цилиндра должны были быть плотно пригнанными во избежание течи. И они были так плотно пригнаны, что даже опытному человеку требовалось по крайней мере полчаса, чтобы открыть их! Невозможно, было быстро вылезти через бур наружу или же быстро возобновить через него запас воздуха, если бы, против всякого ожидания, даже удалось пробурить лед.

Дэненхоуер не был доволен буром по другим причинам. Он боялся, что остойчивость судна пострадает от выталкивания бура вверх, и судно приобретет склонность валиться на бок, поворачиваясь одним бортом ко льду. Кроме того, он указывал, что бур следовало бы установить в особом воздухо и водонепроницаемом отделении, и это отделение должно было бы быть таких размеров, чтобы оно могло заполняться водой без потери судном общей его

ловучести. Между тем, при теперешней установке бура все переднее отделение наполнится водой, если бур даст течь, а это отделение такой величины, что лодка, без сомнения, пойдет ко дну. Но Дэненхоуер был осторожным человеком и в случае, если он замечал какие бы то ни было недостатки, то сейчас же принимал соответствующие меры, во избежание могущих возникнуть затруднений.

Легко понять, что вся эта музыка не возбуждала особого к себе доверия, но я не принимал этого близко к сердцу, как уже упоминал выше, ибо был совершенно уверен в том, что мы всегда найдем полыньи.

Кроме этого большого бура, у нас на лодке было еще два меньших, один в «ЦПУ» и другой в кормовом машинном помещении, оба с диаметром в 22 сантиметра. У них осями тоже служили полые цилиндры, при чем они поднимались вручную, а ледовые резцы в верхней их части приводились во вращение электромотором. Цилиндры можно было надставлять беспрерывно, и на бумаге изображалось, что они могут пробуриться сквозь лед, достигающий до 100 футов в толщину! На самом же деле подъем цилиндров самое большое на 6 футов был связан с огромными трудностями, а надставлять цилиндры и не пробовали! Оба этих бура должны были служить специальной цели: через передний можно было подавать в лодку воздух, и через задний выпускать отработанные газы, чтобы иметь возможность заряжать батареи при помощи дизель-моторов, даже если бы подводная лодка находилась подо льдом. Испытания буров произведено не было, но над водой это устройство действовало удовлетворительно и приносило пользу неоднократно, когда мы шли при сильном ветре и волны хлестали так, что фонтанами брызг обдавало все судно. Благодаря этим двум бурам можно было задраивать наглухо все люки, и вода не заливалась через башню в «ЦПУ».

20 августа палуба была приготовлена для погружения судна в воду. Доски, образовывавшие такой уютный уголок на баке, были безжалостно содраны и выброшены за борт, и Филлингер с грустью взирал на уничтожение милого «Liebesnest». Стойки вдоль верхней надстройки и тросы протянутые между ними и служившие довольно хрупкой защитой, были сняты, и радиомачты уложены на палубу. Профиль «Наутилуса» подвергся дальнейшему упрощению. Палуба на верхней надстройке представляла теперь собою одну прямую линию, прерывающуюся только в носовой части, потому что большой ледовой бур не удалось опустить до конца.

Внизу батареи были заряжены, и там производились упражнения с ледовыми бурами. В камбузе творилось что-то невероятное,

так как один из элементов батареи под полом разбился и там сильно пахло серной кислотой. Вероятно, элемент лопнул, потому что температура слишком сильно поднялась во время заряжания. Несчастье ограничилось потерей одного из элементов, да неприятным запахом, пока этого элемента не убрали, так что никакой особенно большой беды не произошло. Одно куриное перо превратилось в целых пять кур, как в сказке: если испортился один из 120 элементов, составляющих батарею, то, по газетному, это называется взрывом одной из батарей!

Мы надеялись закончить все приготовления в тот же день, но нам пришлось прихватить еще и весь следующий день для приведения в порядок кормового ледового бура. Тем временем ветер засвежел с СВ, и ночью мы поспешили выйти из льдов, так как они стали слишком подвижными. Мы остановились вплотную у внешней кромки льда и дрейфовали целые сутки при самой настоящей полярной погоде, с туманом, снежными шквалами по временам и при температуре немного ниже нуля.

Пятницу 21 августа машинисты использовали для приведения в порядок своего ледового бура, с тем результатом, что на борту у нас стало гораздо грязнее, чем когда бы то ни было. Во время работы машинистам приходилось постоянно выбегать на палубу и возиться с буром, по мере того как тот вылезал наружу, и они взад и вперед сновали через башню в «ЦПУ». Машинисты были перемазаны нефтью и сажей с головы до ног, а башня была так тесна, что им поневоле приходилось обтирать своими боками ее стенки; поэтому в конце концов весь проход наверх стал походить на внутренность трубы для выпуска газов. После закрытия всех люков мы, все прочие, тоже должны были пролезать через эту дымовую трубу, когда нам нужно было попадать на палубу. Поэтому мы приобрели соответствующий внешний вид и пачкали все, к чему приближались.

Вечером ветер спал, погода разъяснилась, и мы увидели вдали очертания Шпицбергена. Нас снесло далеко к западу, и Амстердамский остров лежал теперь на ЮЮВ, примерно в 40 милях, так что наше положение было около 80°30′ С и 8°30′ В. Льдов больше не было видно. Машина была пущена в ход, и мы пошли на СВ, чтобы попробовать опять войти во льды и произвести первую попытку погрузиться в воду. Люки были задраены и оба кормовых ледовых бура приведены в действие для всасывания воздуха и выпуска отработанных газов; тем временем осмотр горизонта производился через перископ.

Все шло великолепно и, что еще лучше, лед отнесло на север и мы прошли 34 мили, пока не встретились со льдами. В два часа ночи мы увидели перед собой льды и легли в дрейф на остальную

часть ночи. В субботу утром все были разбужены в семь часов: «Готовься к погружению!»

Нам нужно было бы пройти немного во льды, чтобы оказаться на совершенно спокойной поверхности, но так как граница сплошного льда отодвинулась на СВ, то мы могли пройти значительно дальше к северу, следуя некоторое время вдоль кромки льдов. Так мы и сделали и пошли сперва к СВ мористее льдов, а потом немного восточнее через открытый лед. Должен сознаться, что я немного побаивался, когда мы шли полным ходом среди льдин, таких тяжелых и огромных, что столкновение с ними могло быть опасным. Перед тем не раз бывало, что электрические приборы рулевой машины внезапно портились, а случись это, когда мы шли во льдах со скоростью семи узлов, то нам, пожалуй, не избежать бы серьезной катастрофы.

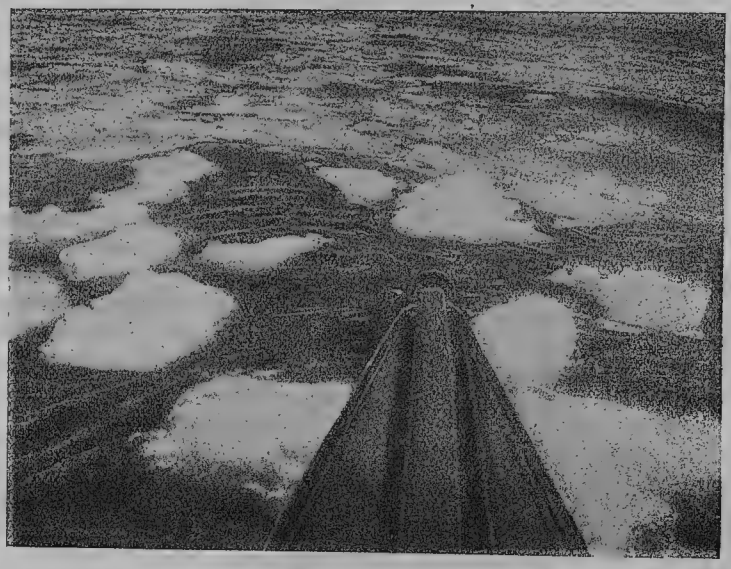
Мы прилежно пользовались аппаратами эхо-лота и промеряли глубины каждые полчаса. Аппарат этот — чудесное изобретение. Вместо того, чтобы стопорить машины и спускать на дно лот, просто посылают на полном ходу звуковой сигнал и через несколько секунд слышат его эхо, а затем отсчитывают расстояние до дна по диску.

Глубина все время возрастала. Утром в восемь часов она едва достигала 1500 метров, а в два часа дня возросла до 2200 метров. Мы находились к северу от континентального цоколя и в Ледовитом океане! Состояние льдов было необычайно благоприятным, потому что не часто случается проходить так далеко на север по свободной от льдов воде или же сквозь открытый лед. Впрочем, в этот день мы переоценили свою широту. Нам пришлось застопорить машину в три часа дня, ибо лед стал слишком плотным и мы думали, что находимся на 81°45′, но на самом деле были только на 81°25′. При первоначальном подсчете мы не обратили надлежащего внимания на многочисленные обходы, которые нам приходилось делать, пока мы шли сквозь льды, а также и на поправки жирокомпаса.

Мы остановились в почти закрытой полынье с ровным низким льдом, лежавшим вокруг нас. К югу лед был разбит, а к северу видны были большие полыньи. Условия были идеальны для первой попытки, потому что расстояние до ближайшей большой полыньи равнялось, самое большее, нескольким сотням метров. Снова раздалась команда: «Спустить радиомачту, готовься к погружению!»

Филлингер, Сауль и я помогли Мейерсу опустить и сложить мачту и сошли вниз в носовую часть в свое отделение, чтобы не мешать в «ЦПУ». Уилкинс был уже там. Ведь он переживал минуту величайшего волнения! Он поставил все на карту, чтобы

доказать, что подводной лодкой можно пользоваться подо льдом. Подготовительные работы обошлись гораздо дороже, чем предполагали эксперты, и в течение весны ему приходилось тратить все свое время на раздобывание денег. Сам он не имел возможности заниматься техническими подробностями, и, когда, наконец, «Наутилус» вышел в плавание, ему сейчас же стало ясно, что, несмотря на все задержки и опоздания, времени для подготовительных работ было слишком мало. Ничего не было готово



У кромки льдов.

и приведено в такое состояние, в каком все должно было быть для такой серьезной экспедиции. От Уилкинса не раз требовали отложить экспедицию на год, но вместо того он продолжал работать над улучшениями и изменениями для приведения «Наутилуса» в такое состояние, чтобы тот был пригоден по крайней мере для производства попытки. В этом году Уилкинс располагал средствами, которые ему требовались для осуществления части своих планов, но он не знал, окажется ли его финансовое положение таким же твердым и на следующий год. И вот, наконец, «Наутилус» дошел до сплошных льдов и должен был в первый раз погрузиться в воду.

Внезапно возник слух: «Мы потеряли руль глубины!» Я не знаю, каким образом этот слух дошел до нас, — помню только, что из кормовой части появился Мейерс, еле пролезший мимо ледового бура и бледный как полотно. Он даже не посмел повторить громко то, что услышал. «Доктор, мы потеряли руль глубины!» Значение этих слов не сразу дошло до моего сознания, поэтому я только повторил: «Мы потеряли руль глубины?» «Да, руля больше нет, мы не можем погрузиться в воду... не можем итти подо льдом. Я должен сообщить это Уилкинсу». И Мейерс стал протискиваться вперед: «Капитан, мы потеряли руль глубины!»

Уилкинс не хотел ему верить: «Не может быть!» — «Нет, правда! Дэненхоуер произвел осмотр — руля не существует!»

Выражение лица у Уилкинса не изменилось. Ни одним движением мускула не обнаружил он, что все его планы рушились. Он взял рукавицы и пошел на корму медленным шагом.

Мы засыпали Мейерса вопросами. Он рассказал, что, когда радиомачта была спущена и палуба приготовлена для погружения в воду, Дэненхоуер прошел на корму осмотреть винты и руль глубины. Он увидел винты, но никакого руля глубины не было.

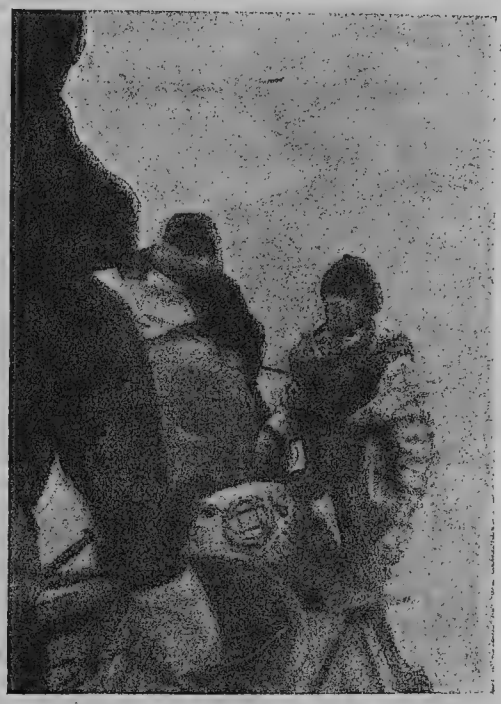
Уилкинс вернулся вместе с Дэненхоуером, который был по обыкновению спокоен, но бледнее, чем всегда. — «Ничего не понимаю», — сказал Дэненхоуер. — «Я осматривал винты и руль, когда мы стояли в Адвентфьорде, и тогда он был на месте. Не могу себе представить, чтобы его снесло льдом, ведь мы почти не приходили в соприкосновение с ним; к тому же кронштейны, идущие к корме, повидимому ничуть не повреждены. И я не могу понять, как руль мог свалиться, не повредив горизонтального руля. Придется спустить в воду Крилли, чтобы узнать, не остались ли на месте какие-нибудь части руля».

Пока Крилли приготовлялся к спуску в воду, мы прошли немного мористее, так как лед начал сжиматься и мы рисковали, что нас затрет в том месте, где мы остановились.

Крилли пробыл под водой недолго, но спуск его в воду был довольно опасен, так как лед находился в таком сильном движении, что «Наутилус» начало было затирать льдами за тот короткий промежуток времени, пока водолаз был под водой. Крилли мог только сообщить, что от руля глубины ровно ничего не осталось, но горизонтальный руль не поврежден.

Как устроены эти оба руля, видно из рисунка на стр. 39. На нем изображены кормовая часть «Наутилуса» с винтами, горизонтальный руль глубины и вертикальный руль для обычного управления судном в горизонтальной плоскости. Этот последний был укреплен между корпусом судна и «плавником», выступающим вперед

и находящимся под корпусом; руль же глубины был укреплен на шарнире между двумя кронштейнами, шедшими с обеих сторон к корме и находившимися за винтами. Кроме того, руль глубины был укреплен посредине, перед горизонтальным рулем, и здесь была устроена зубчатая передача, при помощи которой руль приводился в движение. Собственно говоря, руль глубины состоял из двух частей, чтобы дать место горизонтальному рулю. Ясно, что если руль глубины мог отвалиться, не повредив горизонтального руля или так, что от него ничего не осталось и ничто не мешало управлению судном, то, значит, он должен был сломаться в четырех местах, и каждая его половина должна была свалиться со своей стороны плавника, к которому прикрепляется горизонтальный руль. Так это, должно быть, и произошло — но каким образом, это было и останется тайной!



Водолаз, сообщающий, что руль сломан.

При переходе через Атлантический океан один из кронштейнов, к которым прикреплялся руль глубины, настолько проржавел, что его пришлось исправлять в Дэвенпорте. Но теперь оба кронштейна были в полном порядке, и потому представлялось маловероятным, чтобы руль могло снести льдом. Повидимому, единственная возможность заключается в том, что металл износился, и руль свалился во время качки.

Вечером настроение духа на борту «Наутилуса» было не из важных — несмотря на то, что это был субботний вечер с выдачей рома. Мы у себя в отделении беседовали о том, что нам теперь делать. По моему мнению, нам следовало прежде всего и раньше всего постараться выбраться из льдов, потому что юговосточный

ветер все крепчал и льды сжимались. За ночь нас могло затереть со льдах, а это теперь оказалось бы для нас роковым. Уилкинс я гласился со мной. Дэненхоуер поспешил дать приказ пустить овход моторы, и через час мы были уже в море у кромки льдов. На следующее утро оказалось, что мы поступили разумно, ибо лед сильно сжало на всем пространстве, которое можно было окинуть взором.

Тем временем мы занялись обсуждением будущего. Должен откровенно признаться, я был так подавлен, что охотно вернулся бы домой по первому же слову. Мы отправились в плавание, чтобы произвести испытание подводной лодки, а между тем теперь оказались здесь на судне, совершенно неприспособленном для плавания во льдах. Винты были установлены в таком незащищенном положении, что нам приходилось проявлять величайшую осторожность во льдах, а корпус судна не выдерживал ни единого удара о льдину. Мы уже убедились в этом раньше на опыте. Раз как-то мы довольно здорово столкнулись со льдиной, и у нас открылась небольшая течь в носовой части, в камере для спуска в воду. Беда была совсем пустяковая — ослабло несколько заклепок, так что за сутки накоплялось всего лишь несколько ведер воды. Это было началом, которое могло бы послужить предостережением, но Уилкинс ни на минуту не подумал о возвращении домой до осуществления того, что еще можно было осуществить. Мы должны были воспользоваться случаем для испытания своего научного снаряжения и посмотреть, отвечает ли оно своему назначению и сможем ли мы выполнить намеченную нами программу. Быть может, нам удастся также засунуть «Наутилус» под лед, чтобы приобрести некоторое знакомство с условиями освещения там.

Без руля глубины мы не имели возможности погрузиться в воду, но Дэненхоуер считал, что можно будет без особого риска погрузить «Наутилус» глубоко в воду, наполнить передние цистерны и засунуть подводную лодку под какую-нибудь льдину. Быть может, нам удастся таким образом совсем поднырнуть под льдину, проскользнуть под ее подводной частью и вынырнуть потом с другой стороны. И, может быть, нам удастся даже попробовать свои ледовые буры. Последнее страшно хотелось сделать Уилкинсу, но, мне кажется, он был единственным на борту, у кого явилось такое желание!

5

ВДОЛЬ ЛЬДОВ

Несколько долгих и бездеятельных дней последовали за той несчастливой субботой, когда мы открыли, что руль глубины изчез. Дул сильный ветер с востока, лед сильно сжался, так что все полыньи в нем вблизи кромки позакрывались, а вдоль его края тянулся пояс мелкого льда, вздымавшийся вверх и вниз на волне. Раза два-три мы пробовали пробраться во льды, чтобы укрыться среди них, но, когда подходили к ним ближе, оказывалось, что это было бы слишком рисковано, ибо волнение продолжалось далеко в глубине льдов. Раз или два мы входили в пояс мелкого льда. Когда мы пробирались сквозь него, то внизу в лаборатории это ощущалось так, словно мы сидели взаперти внутри пустой железной бочки, которую непрерывно бомбардировали камнями. — «Напоминает ураганный огонь во время войны» — сказал Филлингер.

Филлингер предпочитал все время говорить по-немецки, потому что довольно многие на борту понимали по-немецки, и хотя сам он научился хорошо понимать по-английски, но никогда не мог овладеть совсем этим языком. Чистейшая комедия разыгрывалась каждый раз во время его совместной работы с Мейерсом, когда Филлингеру нужно было принимать сигнал времени.

Филлингер постоянно заботливо возился с двумя великолепными хронометрами, которые принадлежали к аппарату для измерения тяжести. Этот аппарат был сконструирован, для применения его на подводной лодке, голландцем, профессором Фенинг Мейнесом, который сам пользовался им в Ост-Индии на борту голландской подводной лодки и в Мексиканском заливе на борту американской подводной лодки. Филлингер учился у Фенинг Мейнеса, а в июле Фенинг Мейнес приезжал в Берген, чтобы преподать последние инструкции перед отплытием «Наутилуса». Собственно говоря, Фенинг Мейнес должен был сам устанавливать аппарат на борту «Наутилуса», но у него не было времени ждать, пока тот придет. Быть может, хорошо было, что он уехал, потому что я не представляю себе, каким образом он нашел бы себе место для

работы у нас! Фенинг Мейнес свыше двух метров ростом, и в лаборатории на борту «Наутилуса» он никак не смог бы стоять во весь свой рост.

В аппарате Фенинг Мейнеса колебания трех маятников регистрируются фотографическим путем, и по этим колебаниям можно вычислить силу тяжести. Для нахождения времени колебания пользуются точными хронометрами, ход которых контролируется с помощью беспроволочных сигналов времени, посылаемых в определенные моменты времени рядом европейских и американских радиостанций. Среди этих сигналов есть такие, которые должны служить для показаний и хода хронометров с особенно большой точностью (метод совпадения). Филлингер должен был принимать эти сигналы по крайней мере раз в день, часто два раза, и тогда ему приходилось обращаться к помощи Мейерса.

— Ray Meyers, aufstehen! Koinzidenz-Signal aus Bordeaux![1]

— Yes, yes. Where are my slippers?[2]

Мейерс, любезный как всегда, выползает из койки и пробирается к своему контрольному помещению, между тем как Филлингер стоит, склонившись над хронометрами, с головным телефоном на ушах.

— There is the old lady. That O. K., Doc?[3]

— Nein, nein, zu schwach![4]

— Better now?[5]

— Nein, nein, zu viel fremde Stationen, many noise![6]

— Oh, you can't get rid of the guys who work on about the same wave. But you hear the signals, don't you?[7]

— Ja, höre schon, aber nicht gut.[8]

— That must be better, now you get coincidences.[9]

— Nun ja, es geht — stop, stop! Good![10]

Этот разговор повторялся с небольшими вариациями положительно каждый вечер, и Мейерс нашел, что слово «совпадение» является очень подходящим именем для Филлингера: Morning, Coincidence, how is the weather?[11]

---

[1] Рэй Мейерс, встать! Сигнал совпадения из Бордо!
[2] Хорошо, хорошо. Где мои туфли?
[3] Вот она, голубушка! Так хорошо, доктор?
[4] Нет, нет, слишком слабо!
[5] А теперь лучше?
[6] Нет, нет, слишком много посторонних станций, много шума!
[7] Никак не отделаться от типов, которые работают приблизительно на той же волне! Но ведь вы слышите сигналы, не правда ли?
[8] Да, уже слышу, но нехорошо.
[9] Теперь должно быть лучше. Ну вот вам и совпадения!
[10] Ну да, так ладно. Стоп, стоп! Хорошо!
[11] Доброе утро, Совпадение, как у нас сегодня погода?

Пока держалась скверная погода и ветер упорно дул с востока, у Филлингера не было никаких особенных резонов радоваться «совпадениям» или работе замечательного своего аппарата, так как измерения можно было производить, только когда подводную лодку не качало и не валяло. Аппарат сконструирован для применения его, когда лодка идет под водой на такой большой глубине, что волнения не замечается на лодке, и мы рассчитывали, что условия для применения этого аппарата будут превосходными, когда мы пойдем подо льдом, где не будет чувствоваться ни малейшего намека на волнение. Теперь же, когда мы не могли уже больше погружаться в воду, мы надеялись произвести ряд измерений, зайдя так далеко во льды, чтобы там море оказалось спокойным, и тогда можно было бы также найти такую большую льдину, что Сауль смог бы высадиться «на берег» и произвести магнитные измерения. Он взял на себя приемотр за эхо-лотом, но впрочем был почти таким же безработным, как Филлингер и я в те дни, когда мы дрейфовали у кромки льдов.

Внизу мы мало-по-малу стали замечать, что находимся в Ледовитом океане. В ночь на понедельник замерзла водопроводная труба, которая шла от носовых цистерн с пресной водой в кормовую часть — в камбуз. Труба была проложена под койкой Мейерса, и он, услышав об этом несчастье, произнес:

— Я так и думал, потому что вчера я весь день лежал, положив ноги на водопроводную трубу!

Много было возни с оттаиванием водопровода, и это не очень помогло, потому что спустя несколько дней труба опять замерзла и на этот раз уже основательно, так что Джэку пришлось носить воду на корму. Это было для него хлопотно, а нам, живущим в носовой части, не всегда было удобно менять места, когда Джэк появлялся со своим ведром. Но Джэк никогда не торопился, он всегда готов был подождать.

Постепенно сырость внутри подводной лодки стала превращаться в величайшее наше бедствие. В лаборатории мы были устроены лучше других, потому что стены между шпангоутами были обшиты изолирующим веществом, пластинками «стеклянной ваты»[1], но на шпангоутах влага осаждалась и с них постоянно капала вода. Ночью хуже всего приходилось тем из нас, кто занимал верхние койки. У меня шпангоут проходил прямо над головой, и иной раз вода капала мне на физиономию. Но можно привыкнуть спать даже и при небольшом душе. Гораздо больше раздражало, когда крупные капли падали тебе на бумаги днем.

[1] Spun glass.

Кое-где по уголкам у нас внизу не было никакой изоляции, и там вырастали чудеснейшие ледяные цветы. Температура у стены спускалась до нуля, а посредине помещения была не выше 4—5 градусов.

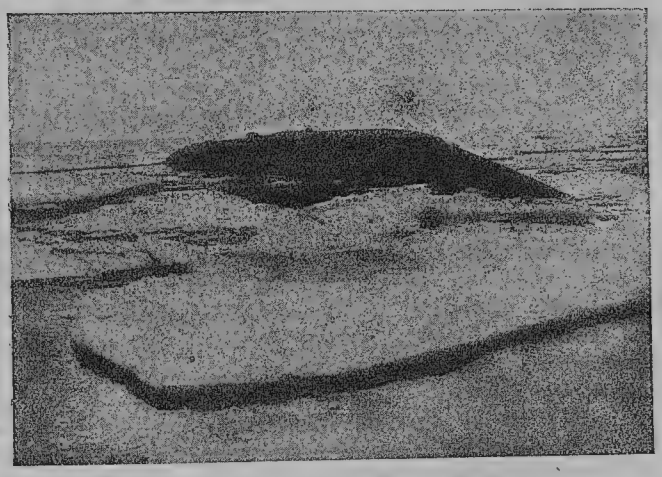
Пол был постоянно мокрым и неприятно холодным, когда на него ступишь. Это открытие мы сделали еще во время перехода до Шпицбергена и решили раздобыть там несколько кокосовых матов. Филлингер раньше всех отправился к торговцу и купил единственный мат, который у того нашелся, так что нам с Саулем пришлось удовольствоваться куском толстого войлока, отлично выполнявшего свое назначение, если не считать что он всасывал в себя воду как губка. Время от времени мы должны были туго скручивать его, чтобы выжать воду.

Пока мы дрейфовали у кромки льдов, стал ощущаться недостаток в годной питьевой воде. Доброкачественная вода, взятая нами с собою в боченках из Лонгйира, была уже давно истрачена, и нам пришлось обратиться к вонючей воде из цистерны. Мы надеялись найти воду на льдинах, и, конечно, ее там можно было найти, но мы не могли добраться до нее. Я никогда не мучился так от жажды как в эти дни. Я не мог привыкнуть пить ни воду, ни кофе и в течение нескольких дней не вводил в организм никакой иной жидкости, кроме чашки супа за обедом или чашки какао без сахара, у которого был такой терпкий вкус, что оно отбивало вкус у воды.

В Лонгйире всем нам было прислано на борт пиво, и когда я вернулся вечером на судно, то нашел на своей койке одну бутылку. Я припрятал ее и положил в койку под платье, образовывавшее изголовье, потому что пиво могло мне потом как-нибудь пригодиться. Я не предполагал тогда, какую оно может сослужить мне службу. Однажды вечером, когда мне до того хотелось пить, что я уже серьезно подумывал, не пройти ли мне в камбуз и не напиться ли там смоляной воды, я вдруг вспомнил про бутылку с пивом. Она была выпита Филлингером, Саулем, Мейерсом и мною с большой торжественностью. Вместо стакана мы пользовались широкогорлой бутылкой для проб воды, и драгоценные капли были тщательно сосчитаны. Я не знал, что пиво так вкусно!

На следующий деиь мы совершили преступление в носовом помещении. Мы все одинаково страдали от жажды, и вот появилось предложение: почему бы нам не пить дестиллированную воду, запас которой был у нас взят с собой для производства химико-океанографических исследований? Я не мог признать, что нам нужно расходовать ее экономно, ибо ее было взято сорок литров — более чем было достаточно для производства на-

блюдений на сорока станциях, а при нынешнем положении вещей не было ни малейших надежд на то, что нам удастся взять так много станций. Совесть не запрещала мне немного попользоваться научной водой в качестве питьевой, но мне казалось несправедливым, что только мы, живущие в носовом помещении, будем ею пользоваться. Но... мы не могли поступиться таким большим количеством, поэтому эгоизм победил. Потом у нас всегда стояла наготове бутылка дестиллированной воды, и мы



«Наутилус» во льдах.

отхлебывали из нее, когда у нас слишком уж пересыхало в глотке, но все же мы потратили всего-на-всего не больше восьми литров.

Дестиллированную воду не считают хорошей питьевой водой, она мертва и безвкусна. До этих пор я тоже придерживался такого мнения, но теперь буду утверждать, что оно основывается на бессовестной клевете: дестиллированная вода имеет чудесный вкус и очень освежает.

В ночь на вторник 25-го ветер спал, и утром было почти что тихо, но волнение было порядочное. Я вернулся благополучно после прогулки по палубе, куда выходил подышать свежим воздухом, но Филлингера и Сауля порядочно вымочило. Филлингера смыло бы за борт, если бы он не ухватился за перископ, и ему пришлось переодеваться с головы до ног, когда он спустился вниз.

Льдов больше не было видно, и в десять часов мы тронулись в путь, идя на правом моторе. Сперва мы направились на север — северовосток, а потом на север, не встречая льдов. Глубина увеличилась с 1200 до 1700 метров, но дальше к востоку мы получили глубину в 2200 метров на более южной широте.

Около четырех часов дня мы достигли льдов на 81° 50′ северной широты и продолжали итти вдоль кромки до восьми часов. Кромка льдов шла как бы по кривой, с главным направлением запад — восток. Не было видно ни одного просвета, но мористее попрежнему лежал широкий пояс мелкого льда, действовавший как слой масла. Волнение сглаживалось, когда доходило до пояса мелкого льда, но все же продолжалось так далеко во льдах, что мы не могли и думать о заходе в лед, несмотря на то, что он был, очевидно, совершенно разбит и вблизи ледяной кромки не было видно ни одной большой льдины.

Утром 26-го дул совсем легкий ветерок с ЮЮЗ и волнение улеглось, но лед был все еще плотный. Мы вошли немного в мелкие льды, чтобы заняться фотографированием, но собственно сплошной лед был попрежнему настолько плотен, что нам пришлось отказаться от мысли войти в него, чтобы засунуть «Наутилус» под какую-нибудь льдину. Вместо этого мы отошли на милю в море и легли в дрейф, чтобы испытать камеру для спуска в воду и попробовать взять пробу дна.

Уилкинс, Дэненхоуер, Крилли и я вошли в камеру для спуска в воду и провели в ней пять часов, от 12 ч. 30 м. дня до 5 ч. 30 м. Перед тем как мы вошли в камеру, ко мне подошел Мейерс: «Кто будет стоять у клапанов и впускать в камеру сжатый воздух?»

— Я думаю, Крилли, — сказал я, — впрочем не знаю.

— Постарайтесь, чтобы это был Крилли, потому что он делает это хорошо. Дэненхоуер же так привык к этому, что впускает воздух с такой силой, что в ушах начинает свистеть!

Ведал клапанами Крилли, но все же у меня в ушах начало свистеть. Мы вошли в камеру, и непроницаемая дверь закрылась за нами на восемь засовов. Крилли открыл один клапан и пустил через него в камеру воздух для повышения в ней давления до такой степени, чтобы оно стало равным давлению воды на дно судна. Тогда можно было бы открыть опускную дверь в камере. Я сейчас же почувствовал давление на барабанные перепонки, и по мере того как давление воздуха возрастало, ощущение это ухудшалось все больше и больше. В ушах начало свистеть, и мне стало так больно, что я едва не закричал. Крилли увидал, что у меня перекосилась физиономия, и дал мне какой-то добрый совет, но воздух врывался в камеру с таким страшным

шумом, что я не мог расслышать слов. Крилли стал делать мне знаки, двигал нижней челюстью взад и вперед, зажал пальцами ноздри и гримасничал. Я жевал, глотал, зажимал себе нос, но все это мало помогало. Мне пришлось кивнуть Крилли, чтобы он прекратил поступление воздуха. Он перестал впускать его и объяснил мне, что я должен зажать себе ноздри и постараться чихнуть; тогда у меня откроются каналы между полостью рта и ухом, и давление на барабанные перепонки прекратится. Я последовал совету и начал дышать свободнее. Уилкинс и Дэненхоуер улыбались. Они привыкли к таким большим переменам давления. Уилкинс, переживавший их не раз в бытность свою летчиком, а Дэненхоуер благодаря бесчисленным случаям пребывания в камере для спуска в воду.

В дальнейшем увеличение давления никогда не причиняло мне никаких неприятностей.

В откидной двери, которую нужно было открыть, был маленький клапан, и Крилли осторожно его открыл. Вода стала просачиваться сквозь отверстие, так что пришлось еще немного увеличить давление в камере. Пока это происходило, Уилкинс снял все болты, удерживавшие дверцу. Секунду спустя дверца опустилась, и я заглянул в квадратный колодец, каждая сторона которого равнялась 75 сантиметрам, а глубина его достигала 1600 метров в том месте, где мы находились. Быть может, читатель получит более ясное представление, если я скажу, что колодец был глубиной всего лишь один метр, ибо стенки колодца дальше не шли, и ниже его начиналось море. Давление воздуха настолько возросло, что вода стояла на добрых полметра ниже края колодца.

Я боялся, что вода будет такой темной, что при вытаскивании инструментов мы не будем их видеть, пока они не окажутся уже наверху. В таком случае нам пришлось бы действовать очень осторожно, потому что, не успей мы остановить лебедку во-время, инструменты дошли бы до самого блока и могли бы попортиться или даже вовсе погибнуть. Мой страх был совершенно необоснованным. Мы стояли в большой водяной подзорной трубе и глядели в глубину сквозь зеленовато-голубую воду.

Аппарат для взятия проб дна был приведен в готовность. Это длинная трубка со вложенной в нее стеклянной трубкой и снабженная сверху грузом в 30 килограммов свинца. Трубку эту бросают на дно с большой скоростью. Она глубоко врезывается в ил или глину, которые всегда встречаются на большой глубине, и колонка ила вдвигается в стеклянную трубку. В своей первоначальной форме этот аппарат был сконструирован Нансеном, но позднее в него много раз вносили улучшения, а наш аппарат

был изготовлен в Бергене компанией «Наутик» в сотрудничестве со мной.

Мы могли разглядеть свой аппарат для взятия проб еще на глубине свыше 20 метров ниже поверхности воды, а потом были в состоянии проследить взором проволоку далеко вниз. Она казалась серебряной полоской, блеск которой становился все слабее и слабее и постепенно исчезал в зелено-голубой воде.

С проволокой нам пришлось порядочно повозиться. Она должна была автоматически сматываться с барабана, но, когда мы впервые взялись за нее, тяга оказалась недостаточно большой, чтобы привести в действие разматывающий механизм. Поэтому витки ложились один на другой, и проволоку пришлось расправлять. Приступить к этой работе было нелегко, потому что лебедка стояла в углу, но Уилкинс улегся на спину под барабаном и направлял проволоку, по мере того как она вытравливалась. По временам приходилось останавливаться или снова выбирать трос, так что дело шло не столь уже быстро, но, вооружившись терпением, мы постепенно наловчились справляться с проволокой. С лебедки она проходила по двум блокам между двух больших стальных пружин, прижатых тягой проволоки. Когда колесико счетчика показало 1610 метров, пружины с силой распрямились, наш инструмент коснулся дна, и мы могли начать выбирать проволоку.

Выбирание троса шло быстро и гладко. Мы пользовались мотором в 20 л. с., стоявшим в «ЦПУ», откуда шел вал. Включение лебедки производилось из камеры для спуска в воду.

Когда инструмент был поднят наверх, я страшно волновался: окажется в нем какая-нибудь проба дна или нет. У нас на борту «Наутилуса» столько было разных неполадок, что правильное функционирование моих инструментов являлось для меня вопросом чести. Вся трубка была перемазана коричневым илом, так что прибор побывал на дне; вопрос лишь в том, есть что-нибудь в стеклянной трубке или нет. Я схватил прибор, развинтил отдельные части и вытащил трубку. Чудесно! Все действовало как должно: в стеклянной трубке была проба в 42 сантиметра коричневого ила, постепенно переходящего в голубую глину.

Я пришел в такой азарт, что скинул варежки и перемазал себе руки илом. В спешке я перепачкал также и платье и вымазал лицо илом, так что вид у меня был не очень чистоплотный.

Крилли взглянув на меня, сказал: «Your mother should have seen you now».[1]

---

[1] Вот бы ваша матушка посмотрела сейчас на вас!

Подобное замечание я уже слышал раз, когда мы с Вистингом совершали поездку вдоль берегов Сибири в 1921 году. Мы обычно останавливались в чумах у чукчей, где нас всегда очень гостеприимно встречали и где мы получали пищу и... вшей. Мы вели постоянную борьбу с паразитами, но вывести их было делом безнадежным — можно было лишь уменьшать их количество время от времени. В особенности я помню один вечер, когда мы устроились в парадном чуме. Мы сидели около жиро-

Машинист Шоу не пойдет больше в плавание на подводной лодке иодо льдами.

вой лампы, где было уютно и тепло. Сняв с себя нижние рубашки, мы приступили к охоте. Хозяйка чума подошла к лампе, поправила огонь, так что стало светлее, и вымела перед нами пол, чтобы мы не упустили своей добычи, даже если бы она падала на пол. Работа спорилась.

— Девять! — сказал я.

— Одиннадцать! — произнес Вистинг, кидая на меня взгляд исподтишка. — Вот если бы вас увидела сейчас ваша мать, Сверд-руп!

27 августа мы находились на том же месте и продолжали работать в камере для спуска в воду. Уилкинс, Филлингер, Крилли и я провели там целых девять часов — с девяти часов утра до

шести часов вечера. Сперва мы взяли пробу дна и восемь проб воды между поверхностью и дном, а затем вытравили всю проволоку, бывшую на барабане. «Наутилус» немного сносило, так что проволока прекрасно ложилась вдоль дна, не путаясь.

В тот день я удивлялся выносливости Уилкинса. Он опять улегся на спину под лебедку и очищал проволоку, по мере того как она разматывалась. Это был тяжелый труд. Качало немного больше, чем накануне. Иногда воду выплескивало через край колодца, и она скапливалась в углу под лебедкой, где лежал Уилкинс. Ему пришлось принимать холодную ванну, но он не желал с этим считаться и не хотел и слышать о том, чтобы его кто-нибудь сменил.

Он залез под лебедку в час дня и только в четыре часа смог выползти из-под нее и расправить спину и члены. Вся проволока, длиной в 6200 метров, оказалась вытравленной. Было шесть часов, когда, наконец, мы кончили ее выбирать и к тому времени с самого завтрака ничего не ели и не пили. К счастью, можно было курить, потому что нам все время подавался свежий воздух, а воздух, который мы раньше набрали в бутылки, оказался превосходным.

Все время мы находились в телефонном соединении с «ЦПУ», отчасти для того чтобы регулировать впуск воздуха, отчасти для того чтобы иметь возможность сообщать, когда нам нужно действие мотора. В течение последних часов нас постоянно спрашивали, скоро ли мы кончим и не кажется ли нам, что уже пора итти обедать. Мы думали, что к нашему благополучию проявляется трогательный интерес, но, оказывается, этот интерес вовсе не касался лично нас. Водопроводная труба опять замерзла. Цистерна находилась под полом в камере для спуска в воду, так что кок не имел возможности достать воды, пока мы работали, и потому не мог приготовить ужин. В результате ужин, который обычно подавался в 4 ч. 30 м., пришлось перенести на 6 ч. 30 м.

В камере для спуска в воду мы могли в тот день наблюдать очень забавное явление каждый раз, когда «Наутилус» поднимало волной. Если влажный воздух неожиданно расширится, водяные пары сгустятся в туман. Нечто подобное можно показать с помощью бутылки сельтерской воды. Если ее опорожнить наполовину и потом опять закрыть патентованной пробкой, то внутри бутылки получится несколько более повышенное давление, потому что углекислота выделяется из воды, и в то же время воздух будет насыщен водяным паром. Если быстро открыть пробку, воздух в бутылке внезапно расширится и в бутылке образуется туман, который моментально рассеивается. В камере для спуска в воду мы могли наблюдать такое

же образование тумана в большом масштабе. Каждый раз, когда «Наутилус» поднимался на волне, вода в колодце понижалась, воздух внезапно расширялся и весь колодец наполнялся туманом. Но когда, мгновение спустя, «Наутилус» опускался, уровень воды опять поднимался и туман исчезал. Когда мы кончили работать и сгущенный воздух был выпущен из камеры, туман внутри ее на короткое время так сгустился, что мы не могли видеть друг друга.

Образование тумана нам не мешало, как не служило помехой в нашей работе и повышение давления на пол-атмосферы, и мы потом не испытывали от этого никаких неприятных ощущений, но быстрые изменения давления, которым мы подвергались всякий раз, когда «Наутилус» поддавало волной, были неприятны для ушей.

Вечером нужно было произвести исследование ряда проб воды, и мы закончили работу только за полночь. Филлингер и Сауль помогали при исследованиях, но Филлингера пришлось освободить от них на полчаса, чтобы он мог заняться больным зубом Джэка. Филлингер расправился с зубной болью, несмотря на отсутствие полагающегося по штату инструментария, зубоврачебного кресла, бормашины, столика для инструментов и белого халата.

Джэка усадили на походный стул, положив головой на ящик, при чем он сам оттягивал себе книзу язык носовым платком, пока Филлингер ставил ему временную пломбу, наклонившись над ним в своей исландской шерстяной куртке и привязав себе ко лбу лампу.

Лечение зубов — пустяки! Филлингер делал серьезные операции с меньшим арсеналом средств, чем тот, который нашелся на борту «Наутилуса». В 1926 г. он был на Шпицбергене в качестве начальника одной из кино-экспедиций УФА. Вернувшись после недельной отлучки в хижину, где оставался в одиночестве один из участников экспедиции, художник Косте, он нашел его смертельно больным. Воспаление слепой кишки и брюшины. Филлингер, не задумываясь, оперировал Косте тут же на месте, но после операции температура не понижалась. Не оставалось делать ничего иного, как произвести новую операцию, которая также удалась, несмотря на примитивные условия.

Филлингер не только искусный врач, он обладает также способностями заниматься исследованиями, лежащими совершенно вне пределов его специальности, и выполнять их добросовестно и тщательно. Вместе с тем он отличный товарищ во время экспедиций, всегда ровный, всегда жизнерадостный. Он обладает особой способностью видеть, где ему можно приложить свою

руку, и нуждается только в намеке, чтобы помочь именно там, где это требуется. А если он не в состоянии оказаться полезным, то умеет оставаться в тени. Таким и должен быть участник экспедиций.

Пятница 28-го не принесла никаких изменений. Ночью мы шли на восток вдоль кромки льдов, образовывавшей залив, и, между прочим, прошли немного к северу, достигнув наивысшей для нас широты — 81°59′. Благодаря благоприятному состоянию льдов мы прошли значительно дальше на север, чем какое-либо другое судно, отплывавшее от берегов Шпицбергена. В 1868 году А. Э. Норденшёльд достиг 81°43′ на судне «София», но после него никто не мог пройти так далеко на север.[1]

Глубина увеличилась до 2600 метров, и, после четырехчасовой работы в камере для спуска в воду, мы добыли одну пробу дна, взяли пробы воды с тринадцати различных глубин и определили температуры на этих глубинах. Все дневное время пошло опять на исследования проб воды, пока Уилкинс занимался несколькими птицами, которых он застрелил сейчас же после полудня.

В этот день у нас в лаборатории было не очень много свободного места. У правого борта мы с Филлингером занимались определениями фосфата и других веществ в воде, у левого борта Уилкинс трудился над своими птицами, а Сауль устроился в «шлюзе», который вел в камеру для спуска в воду. Этот «шлюз» был устроен для того, чтобы можно было выходить из камеры для спуска в воду или входить в нее, когда там происходит работа. Если надо было выйти из камеры, дверь, ведущая в нее, закрывалась, давление в шлюзе уменьшалось и открывалась дверь в лабораторию.

Шлюз был не более одного метра в ширину и едва полтора метра в длину, так что размеры его не превышали размеров чуланчика для провизии в любой современной квартире, но Сауль нашел достаточно места, чтобы стоять там и производить свои титрования.

Сауль был сама тщательность и основательность. Он не так уже быстро поворачивался, но свою работу знал досконально и поэтому вполне пришелся ко двору на борту судна. Он вынес опыт в океанографической работе из плавания на яхте «Карнэги», при чем трудно представить себе большую противоположность, чем «Карнэги» и «Наутилус». «Карнэги» — окрашенная в белый

---

[1] Автор ошибается. В 1928 году наш «Красин» дошел до 81°47′ северной широты, во время своего плавания у берегов Шпицбергена.
Примечание переводчика.

цвет парусная шхуна, блистающая латунью и бронзой, с большим экипажем и целым штабом ученых, с поместительными каютами и хорошо оборудованными лабораториями. «Наутилус» — серый и промасленный, с такой маленькой командой, что все работали на нем, не покладая рук, с непостижимо тесными помещениями и ежедневной сменой декораций при превращении спального помещения в кабинет или лабораторию. Но для Сауля противоположность не играла никакой роли, пока у него была своя работа.

Полярные льды.

Вечером 28-го мы опять продолжали итти на восток. Стада тюленей плавали вдоль ледяной кромки, высоко поднимались из воды, бросались вперед и резвились, как водяные гномы. Кларк, стоявший у руля, забавлялся, словно мальчишка, стреляя в цель по тюленям. Хотя «Наутилус» шел полным ходом, он отодвигал от себя контактную коробку к электрическому рулевому аппарату, вскидывал ружье к плечу и нажимал спуск. Я рассердился на него: ведь попади он случайно в тюленя, мы все равно не могли бы рассчитывать подобрать тушу. Руал Амундсен терпеть не мог, чтобы кто-нибудь убивал зверя только ради своего удовольствия! Нужен тебе зверь для пропитания, стреляй его, но ни в каком ином случае! Это настолько вошло у меня в плоть и кровь, что я едва удерживался, чтобы не отнять ружья у Кларка, считавшего, что это слишком интересный спорт, чтобы

от него отказываться из-за моего вмешательства. К счастью, его шансы попасть в тюленя были так ничтожно малы, что я мог отнестись к этому спокойно и потому не стал вмешиваться в чужие дела.

Клочья тумана то набегали на нас, то пропадали, но мы все же продолжали итти полным ходом и по временам могли различить пояс мелко-битого льда, тянувшийся мористее сплошных льдов. Когда я пробирался к себе вниз, ко мне подошел Филлингер, спустившийся с палубы, и я впервые увидел, что он встревожен не на шутку.

— Туман так сгустился, что мы ничего не можем разглядеть впереди дальше длины судна. Это сумасшествие итти полным ходом, как мы идем! Судно идет у самой границы мелкого льда, но если нам попадется какой-нибудь ледяной выступ, или за пределами границы льдов окажется хоть какая-нибудь одинокая льдина, то мы врежемся прямо в нее!

Было бессмысленно итти полным ходом в густом тумане, но я не считал риска большим, потому что мы уже в течение нескольких часов шли вдоль льдов, не встретив ни единого острого выступа и не видя ни одной льдины мористее ледяной кромки. Я так устал, что улегся спать, но Филлингер не мог лечь. Ему казалось, что все это слишком неосторожно, и он объявил об этом Мейерсу, а тот сейчас же обратил внимание Дэненхоуера на риск, которому мы подвергаемся. Дэненхоуер не привык плавать во льдах, и охотно прислушивался ко всякому разумному совету. Мы тотчас же застопорили машины, а потом ни разу больше не ходили в густом тумане.

Наш эхо-лот, к сожалению, действовал неудовлетворительно в тот вечер. Глубина была так велика, что отголосок слышался слабо и его было невозможно отличить от многих посторонних шумов, слышимых во время работы дизель-моторов. Позднее Саулю и Мейерсу удалось наладить аппарат, так что эхо стало сильнее, но мы пропустили производство промеров на участке, представлявшем для нас большой интерес, потому что глубина сильно возросла. Когда мы остановились, оказалось, что мы достигли глубины в 3500 метров.

На следующее утро мы взяли опять пробу дна, и трос дал нам ту же самую большую глубину, что и эхо-лот. «Наутилус» так сильно сносило в тот день, что работать в камере для спуска в воду было трудно. Трос шел наискось и прижимался к краю колодца. Пришлось быть очень осторожными при подъеме инструментов, но все же нам удалось взять пробы воды и определить температуры глубин в 2000 метров, 2500 метров и 3000 метров. В этот день, как и накануне, мы взяли таким образом несколько проб глубокой воды собственно Ледовитого океана.

Во время плавания «Фрама» Нансен взял первые пробы глубокой воды в Ледовитом океане, но тогда методы определения температуры и содержания солей были несовершенны, и Нансен не мог сделать точные выводы по отношению к характеру воды. Одна единственная проба с 2000 метров, взятая в 1922 году к северу от Шпицбергена доктором Девиком на борту «Рингселя», показала, что эта вода обладает тем же самым характером, что и вода в северной части Норвежского моря на глубине от 1000 до 1500 метров. Отсюда было сделано заключение, что глубокая вода в Ледовитом океане образуется в этой области и течет в Ледовитый океан между Шпицбергеном и Гренландией через порог, который, по всей вероятности, тянется от Шпицбергена к северной Гренландии. Этот порог, должно быть, лежит от 1000 до 1500 метров ниже поверхности океана, тогда как глубины по обеим сторонам превышают 3000 метров.

Температуры, наблюденные нами в глубокой воде, подтверждали эти выводы, и я с волнением приступил к исследованию содержания солей в наших пробах. Поздним вечером в субботу я закончил свои вычисления и мог сказать, что проба с «Рингселя» давала правильный результат. На основании наших измерений можно считать твердо установленным, что глубокая вода в Ледовитом океане образуется в северной части Норвежского моря и в основных чертах обладает тем же характером, что и вода, наполняющая большую часть Норвежского моря. В ней можно открыть только маленькую примесь воды Атлантического океана, приносимой на север Гольфстрёмом. Дальше мы нашли, что глубокая вода содержит так много кислорода, что ее можно назвать «молодой» водой; она не может быть стоячей, но должна находиться в движении даже на больших глубинах.

Для меня лично было удовлетворением, что я, наконец, получил несколько проб глубокой воды Ледовитого океана, до которой, несмотря на все усилия, мы не добрались за то время, когда свыше шести лет находились на севере с «Мод». Говорят, что, вследствие благоприятного состояния льдов, можно было бы достигнуть тех же, и даже бо́льших результатов, отправившись к северу на маленьком промысловом судне и вместе с тем затратив бесконечно меньше денег и подвергаясь бесконечно меньшему риску. Я далек от мысли отрицать это, но хочу подчеркнуть, что нам было известно, что вся такая работа может вестись с обыкновенного судна, но мы не знали, можно ли с нею справиться на борту подводной лодки, где у нас не было никакого палубного пространства и мы должны были работать в помещении внутри судна и спускать свои инструменты в воду через люк в днище. А теперь мы показали, что такую работу можно произ-

вести, мы показали, что нашу научную программу можно выполнить, и тем самым разрешили одну из своих задач.

Воскресенье принесло с собой туман и полярную погоду. Мы взяли пробы воды из верхних слоев и ловили планктон. Работали на палубе, где не было даже намека на защиту от резкого ветра и где пальцы рук коченели, пока мы возились с мокрыми сачками. Нет, в камере для спуска в воду было лучше! Там температура повышалась до 8—10 градусов, и там мы могли работать целыми часами с мокрыми руками без всякой помехи, потому что в камере не было сквозного ветра. Камера для спуска в воду — идеальное помещение для океанографической работы в Ледовитом океане, и она особенно пригодна для пользования ею во льдах, где всегда тихо. В открытом море ею можно пользоваться только когда нет ни волнения, ни зыби, и поэтому она менее практична на обыкновенном исследовательском судне.

Вечером Уилкинс беседовал со мной о дальнейших планах. У нас уже было 29 августа, и осень могла в любой момент установиться всерьез при низкой температуре, а тогда все замерзнет. Уилкинс высказывал мнение, что мы можем рассчитывать на возможность работы в течение первой недели сентября и должны устроиться так, чтобы быть обратно в Адвентфьорде около 7 сентября. Неделю, остающуюся еще в нашем распоряжении, нужно будет использовать как можно лучше. Он рад был бы пройти как можно дальше к западу, чтобы проследить гипотетический хребет Нансена между Шпицбергеном и Гренландией, но ему хотелось бы знать, не думаю ли я, что нам прежде всего следовало бы пройти дальше на восток. Я заметил, что это следовало бы сделать. Если лед лежит внутри границ банки, простирающейся севернее Северовосточной Земли, то нам придется там повернуть. Если же мы будем в состоянии итти так далеко на север, что удержим большие глубины, то должны будем продолжать плавание, пока нам не помешают льды.

Уилкинс согласился со мной, и в результате было решено, что мы сперва направимся на восток и посмотрим, каковы там условия. Будем продолжать океанографическую работу и, как только льды откроются, попробуем в них войти, для производства измерения силы тяжести и магнитных наблюдений и для попытки протолкнуть «Наутилус» под лед. Если бы Уилкинс послал сообщение об этих планах и одновременно обратил внимание всех на возможность перерыва в нашей радиосвязи, то много напрасных тревог и опасений было бы избегнуто.

6

ВО ЛЬДАХ

В понедельник утром, в шесть часов, я был разбужен громким: «Краш... крррраш... бум... бум!» Я выскочил из койки, наспех накинул на себя платье и выбежал на палубу, считая небезопасным оставаться внизу, когда плывешь сквозь льды на ледоколе «Наутилус»!

Лед открылся, и мы находились приблизительно на расстоянии 200 метров от ледяной кромки среди небольших, но тяжелых льдин, медленно двигавшихся на совсем слабой зыби. Вход во льды не был связан ни с какой опасностью, потому что ветер перешел на север и льдины расходились одна от другой. Быть может, мы найдем какую-нибудь крепкую льдину для производства магнитного наблюдения, а может, удастся протолкнуть «Наутилус» под лед!

Сауль получил предложение приготовиться к высадке на льдину и вышел на палубу в великолепном одеянии. За отсутствием штанов из ветронепроницаемой материи, он надел светло-розовые панталоны от пижамы, давшие интересное пятно на фоне полярного ландшафта. Но для Сауля это была ложная тревога,—мы видели перед собой только взломанный лед, и потому было решено попробовать еще раз выйти в море и приготовиться к «попытке погружения».

Судовой фотограф — Доред — и Уилкинс сели в «спасательную лодку» — брезентовый челнок, поднимавший всего лишь двух-трех человек, и сфотографировали льдину, пока Дэненхоуер поворачивал «Наутилус». Дэненхоуер маневрировал осторожно и спокойно. Лед уходил под воду ниже винтов, и потому один из команды был послан на ют и, не спуская глаз, следил там за винтами. Тем временем Дэненхоуер сам встал у руля, доказав, что он знает свое дело.

По пути от ледяной кромки в море мы застопорили машины, и Филлингеру было даровано полчаса на производство им второго измерения силы тяжести; первое он, наконец, произвел накануне вечером после ряда тщетных попыток.

Как только он кончил работу, снова раздалось: «Готовься к погружению!» Все клапаны и люки были проверены; Крилли отправился в камеру для спуска в воду, чтобы регулировать носовую уравнительную цистерну в соответствии с приказами, получаемыми им по телефону из «ЦПУ»; машинисты Шоу и Шнеттер встали у ручек для центральных цистерн, а электрики — у своих рубильников.

Дэненхоуер командовал из башни в «ЦПУ», откуда он вместе с тем мог все время наблюдать за льдом через два глазка. Он медленно и систематически принялся за работу. «Наутилус» был погружен в воду настолько, что лишь два-три фута верхней надстройки возвышались над поверхностью. Затем была наполнена и носовая цистерна, и «Наутилус» совсем ушел носом под воду. Слова команды звучали кратко и ясно: «Наполнить до половины носовую цистерну!» — «Добавить в центральную цистерну!» — «Продуть немного носовую цистерну!» — «Хватит!».

Я не мог отделаться от чувства, что мы подвергаемся значительному риску, пробуя насильно загнать «Наутилус» под лед. Без руля глубины лодка наша не была способна управляться, а если слишком много забрать воды в цистерны, то лодка могла сейчас же пойти ко дну. Единственное, что осталось бы тогда делать, это продуть цистерны. Но, может быть, такая операция совершается недостаточно быстро, а ведь до дна 3500 метров! Но, слушая распоряжения Дэненхоуера, я чувствовал, что нерешительность меня покидает. Не было никакого сомнения в том, что он знает, что делает, и вполне уверен как в себе самом, так и в своем судне.

Наконец, Дэненхоуер придал «Наутилусу» такой диферент, который был ему желателен, и теперь оставалось только найти подходящую льдину. Должно быть, «Наутилус» являл собой изумительное зрелище, когда мы входили во льды: он смахивал на какое-то удивительное морское чудовище, медленно прокладывавшее себе дорогу между льдин. В этом положении он был не таким уж плохим судном, потому что лед расталкивался в стороны солидной деревянной верхней надстройкой, а винты уходили так глубоко в воду, что были вне опасности.

Дэненхоуер снова стал отдавать распоряжения из башни, откуда перед ним открывался вид в обе стороны и частично вперед: «Полный ход вперед правым мотором!» «Стоп!» «Тихий ход назад левым!» «Тихий ход вперед обоими моторами!» Он нашел подходящую льдину, и в двенадцать часов «Наутилус» сел носом вниз. В лаборатории мы заметили, что «Наутилус» сидел носом вниз под углом в 10—15 градусов; мы слышали, как трещало и гудело, когда лед терся вдоль носовой части палубы,

но не чувствовали никаких толчков, потому что, благодаря круглой верхней надстройке, «Наутилус» совершенно незаметно вклинивался под лед. Но судно слишком сильно выпирало водою вверх. Палуба покрывалась водой не больше, чем до половины длины судна, и льдина опять сползала.

Попытка повторялась раз за разом. Раз за разом нос судна подводился под льдину, но она либо соскальзывала в сторону, либо переламывалась.

Сауль и Свердруп на палубе.

Во время этих попыток любопытно было стоять в носовой башне. Эта башня находилась над спальным помещением, лабораторией и «ЦПУ» и была устроена в виде «воздушного шлюза». Она была снабжена люками как сверху, так и снизу, и через нее можно было выпускать водолаза таким же точно образом, как и через камеру для спуска в воду. С каждой стороны в этой башне было два глазка на разной высоте; нижний был расположен на полтора метра ниже палубы, а верхний на высоте полуметра под нею. Наконец, был еще один глазок в верхней части, снабженный кварцевым диском вместо стекла. Этот кварцевый диск был вставлен там для того, чтобы можно было фотографировать спектр света, проникавшего сквозь лед или воду, но нам не удалось испробовать его, так как во время пробных погружений мы пользовались всеми глазками, чтобы смотреть через них.

Нижний глазок приходился на добрый метр под водой, пока мы шли вперед, и мы смотрели через него вверх на поверхность воды, сиявшую точно серебряная пластинка. В то время как «Наутилус» незаметно скользил под льдину, поверхность воды как-будто двигалась вверх, и мы, бросая взгляд через глазок в верхней части башни, уже не видели больше над собой неба, но голубой лед, цвет которого едва отличался от цвета воды. Глазок находился теперь на глубине двух-трех метров, и мы могли различить поверхность воды на небольшом от нас расстоянии. Там, где она была испещрена мелкими волнами, она напоминала ковер с серебристыми полосами. Несколько дальше виднелась льдина, которую едва можно было отличить от воды.

Я был поражен, как много света проникало к нам не только сквозь воду, но и сквозь лед. Над нами много раз вздымался лед в три метра толщины, и все-таки мы могли видеть на расстоянии двадцати-тридцати метров от нижнего глазка. При позднейших попытках мы погружались еще глубже и все-таки могли видеть на таком же расстоянии, быть может, потому, что позднейшие случаи относятся к солнечному дню. Правда, наши попытки производились между довольно мелкими льдинами, так что в просветы между ними проникало много света, и мы поэтому получили преувеличенное впечатление о том, как бывает светло подо льдом. Однако, самый лед был настолько прозрачен, что я положительно уверен в том, что подводная лодка не пойдет в темноте, если мы когда-нибудь доживем до плаваний подо льдами на подводной лодке.

Лично мне ничуть не следовало бы удивляться этому! Ведь я же мог вспомнить, что русские у реки Колымы ставят толстые глыбы льда вместо внешних окон в зимнее время!

Разница между льдом и просветами в нем была поразительна. Лед представлял собою голубую безжизненную массу, тогда как на поверхности воды играли тысячи лучей. Каждая рябинка на ней казалась гранью на отделанном камне. Судя по тому немногому, что мы могли видеть, я верю теперь твердо и непреклонно, что можно будет открывать любой просвет, идя под льдами, и что снизу можно уяснять себе его форму и протяжение и определять, пригоден ли он для всплывания.

Напротив, я не придаю никакого значения тому, что лед, который мы видели, был совершенно плоским с нижней стороны. Конечно, «Наутилус» загонялся под плоские льдины, но иногда поблизости от нас оказывались остатки торосов и даже нижняя поверхность их была ровной. Это можно приписать тому, что мы находились у кромки сплошного льда, где лед подтаивал снизу от соприкосновения с более теплой водой.

В половине пятого мы ненадолго прекратили попытки, чтобы поесть... и покурить. Пока все люки были задраены, курение запрещалось, но во всех иных случаях мы курили на «Наутилусе» повсюду, кроме помещений для батарей, когда батареи заряжались. Большая часть команды курила папиросы, выдаваемые по мере надобности, и пепел и окурки не содействовали созданию благоприятного впечатления о чистоте у нас на борту.

В половине шестого работа возобновилась. «Наутилус» был погружен еще больше и сел носом еще страшнее. Теперь надо

«Наутилус» вводится под лед.

было постараться заставить «Наутилус» пробыть спокойно под льдиной, потому что Уилкинсу хотелось испробовать большой ледовой бур. Впрочем, он не питал сколько-нибудь преувеличенного доверия к его конструкции, которая была не по его вкусу.

Дэненхоуер продолжал вести судно сквозь льды и, решив, что подходящая льдина найдена, повел «Наутилус» прямо на нее. «Наутилус» шел, как обезумевший бык, низко опустив голову. И на этот раз маневр удался. «Наутилус» так сильно был погнан вниз, что мы едва устояли на ногах, а затем судно остановилось совершенно неподвижно. Но многого не хватало, чтобы мы очутились совсем под льдиной. По направлению к корме лед доходил

до башни в «ЦПУ», и вода шла дальше до полдороги между башней и ахтерштевнем, но последний поднялся на воздух, в знак негодующего протеста против подобного обращения с подводной лодкой!

И вот у нас явился отличный случай попробовать, не сможем ли мы пробурить отверстие сквозь лед, и я, с боязливым предчувствием, прошел к своему посту у талей. Я уже рассказывал раньше, как сложно было устройство ледового бура. Самый бур нужно было поднимать с помощью одного мотора, верхнюю часть его вертеть с помощью другого, а резец вращать с помощью третьего.

Нужно было пускать в ход мотор, которым приводилась во вращение верхняя часть бура, но в какую сторону он будет ее вращать? Никто этого не помнил, а присоединений и включений была такая масса, что было безнадежным делом разобраться в их системе. Все же пустили в ход мотор! Он сделал несколько оборотов, но остановился. Новая попытка привела к тому же самому результату — верхушка бура не желала вертеться ни в одном, ни в другом направлении. Ледовый бур никуда не годился.

Пришлось осаживать «Наутилус» назад. Мы настолько подняли бур, что Уилкинс смог забраться по нему наверх для выяснения того, что с ним случилось. Он быстро вернулся к нам: «Вал, ведущий к вращающейся верхушке, сломался».

Вероятно, верхушка основательно заклинилась, и когда мотор был включен, то в результате вал лопнул.

— Gott sei Dank![1] — таковы были комментарии Филлингера, и я от всего сердца присоединился к нему. Я не боялся, что попытки приведут к катастрофе, ибо научился достаточно полагаться на осторожность Дэненхоуера, но я не думал, что бур будет отвечать своему назначению, и потому считал все пробы потерей времени и ненужной возней. Уилкинс тоже не верил в это средство, но ему казалось, в чем он и был прав, что если представляется случай для пробы, то ее надо произвести.

На этом и закончилась повесть о ледовом буре, маленьких же буров нам не удалось испробовать, ибо они находились далеко на корме, а «Наутилус» нельзя было настолько загнать под лед. Мы кончили свою работу, вода была выдута из цистерн и «Наутилус» приведен снова в свое старое положение.

Поднявшись на палубу, мы увидели, что она была усеяна кусками льда, а среди них лежали мелкие рачки, дрыгая ногами. Через глазки мы видели, как они плавали вокруг нашей лодки; кроме того, мы заметили несколько маленьких прозрачных медуз

[1] Слава богу.

и две-три полярных трески, стрелой умчавшиеся прочь от «Наутилуса».

Рачков, валявшихся на палубе, я подобрал, чтобы заспиртовать их — ради курьеза, но стоило мне отвернуться от них на секунду, как Мейерс слопал одну штучку! А потом потребовал от меня рюмку водки для консервации рака! Я обещал, что в следующий раз, когда он опять стащит у меня таким же способом рака, я угощу его хорошим средством для консервации, но только возьму тогда не спирт, а формалин!

Пока мы с Уилкинсом собирали рачков, кок набросился на куски льда, чтобы растопить их и собрать для нас воды. Льдинки были соленые и мокрые от морской воды, так что коку досталась непервоклассная вода, но она была бесконечно вкуснее той отвратительной жидкости, которая хранилась у нас в баках. Мое полярное воспитание сильно возмущалось против такого вылавливания льда прямо из моря для получения питьевой воды, но нужда заставила меня поступиться своими принципами!

Во время производства опытов мы мало-по-малу зашли на две-три мили в открытые льды, но вечером снова вышли в море и легли там в дрейф на ночь. Вся команда провела на работе целый день, и ей нужно было предоставить по возможности спокойную ночь. По программе мы должны были бы на следующее утро в четыре часа итти к востоку, для продолжения океанографических работ, а если бы день удался солнечный, то должны были бы опять зайти во льды, для повторения попытки завести «Наутилус» под льдины и для производства фото-и кино-съемки.

Но утром мы не сдвинулись с места: на этот раз недоразумение произошло со смазочным маслом. Масло, которое должно было поступать из нового бака, застыло, сгустилось и не текло по трубопроводу. На долю машинистов выпал опять тяжелый день, но, собственно говоря, это было только хорошо, потому что они начали отвыкать от дела! С того дня, как они превратили башню «ЦПУ» в дымовую трубу, им нечего было делать!

Из-за этого недоразумения с маслом у нас была единственная остановка моторов за те три недели, которые прошли со времени отплытия из Адвентбэя. Все остальное время или один или другой, а то и оба дизель-мотора работали прекрасно. С электромоторами и батареями никогда ничего не случалось, если не считать взрыва одного единственного элемента.

В два часа дня все было приведено в порядок, и можно было пускать в ход дизель-моторы, но, вместо того чтобы итти на восток, мы занялись заряжанием батарей. Нас сносило к югу, но в то же время северный ветер разбил льды, так что теперь было легко пройти сквозь них, в особенности потому, что льды были так раз-

биты, что кругом не видно было ни единой большой льдины. Заряжая батареи, мы вошли во льды, в поисках какой-нибудь достаточно крупной льдины для производства магнитного наблюдения, но из этого ничего не вышло. Издали казалось, что мы приближаемся к большим льдинам, но стоило только подойти к льдам, как оказывалось, что это просто скопления мелко-битого льда. Будь у нас наблюдательная бочка, мы не обманывались бы так часто, и Саулю не нужно было бы постоянно держать наготове все свои инструменты.

В ночь на 2 сентября мы двинулись на восток, но вместе с тем были также вынуждены льдами пройти немного к югу. Глубина быстро упала с 3500 метров до 1500 метров, и ранним утром мы вышли на банку к северу от Северовосточной Земли, где оказалось всего лишь 150 метров воды. Мало того: Мейерс считает, что один раз он получил только 50 метров, но это не подвердилось. В семь часов мы изменили курс на северный и шли сквозь льды, пока у нас хватало смелости. Мы достигли почти 81°40′, но тут лед стал очень плотным, а за последние две-три мили глубина резко возросла. Мы взяли станцию с пробой дна, пробами воды и пробами планктона на глубине 520 метров.

Нам встретились одни и те же гидрографические условия на всех станциях. В самом верху мы находили слой холодной воды с небольшим содержанием солей, а под ним значительно более теплый слой, с максимальной температурой в 3° на глубине 300—400 метров. Дальше внизу температура падала с возрастанием глубины, пока не становилась приблизительно постоянной — 0,9° в глубокой воде, но на наибольших глубинах она опять поднималась очень медленно по направлению ко дну.

Во время плавания «Фрама» Нансен встречал то же самое распределение температур, которое и мы нашли. Высокие температуры в среднем слое, по мнению Нансена, должны объясняться тем, что какая-то ветвь Гольфстрёма заходит в виде подводного течения далеко в область Ледовитого океана, а повышение температуры по направлению ко дну Нансен приписывает поступлению теплоты из недр земли. Наши измерения, произведенные с помощью лучших и более точных инструментов, не дали никаких ошеломляющих результатов, но подтвердили данные и выводы Нансена.

Я рассчитывал найти особенно высокие температуры на нашей самой восточной станции и мое предположение тоже оправдалось, в особенности по отношению к верхним слоям. Только сейчас же у самой поверхности, где дрейфовал лед, температура воды была ниже нуля, но уже на глубине двадцати метров мы нашли положительную температуру. Богатая животная жизнь, которую мы

наблюдали в тот день в воде, наверное, объясняется этими сравнительно высокими температурами.

Никогда еще мы не работали в камере для спуска в воду при лучших условиях. «Наутилус» не сносило, так что трос спускался в воду вертикально, и не было никакого движения, так что нам не мешали перемены давления. А вода еще никогда не была так красива! Она буквально светилась сквозь колодец, а там внизу непрестанно проносились голубые прозрачные медузы, некоторые эллиптической формы, другие круглые и с двумя длинными щупальцами.

Работа на льдине 2 сентября.

Во всем устройстве был один только недостаток: требовалось слишком много людей. В самой камере нас было трое: Уилкинс, заведывавший лебедкой, Крилли, следивший за впуском воздуха и помогавший мне отвязывать водоприемники и т. п., и я. Первое время мне помогали при этом еще и Филлингер или Сауль, но четырех человек могло и не быть. Кроме нас троих, требовалось еще два человека в «ЦПУ» — один для заведывания воздушными клапанами, другой для заведывания мотором. Нам следовало бы поставить электромотор в камеру для спуска в воду, и тогда можно было бы сэкономить одного человека.

Закончив свою океанографическую работу, мы снова отправились охотиться за большой льдиной для Сауля. Ему для его работы нужна была приличная льдина, потому что маленькие льдины так колебались, что измерения становились непригодными.

На этот раз мы были несколько счастливее. Мы нашли льдину, имевшую добрых пятьдесят метров с каждой стороны,

этакую глыбу старого льда, представлявшую собой чудесную модель покрытого снегом горного ландшафта, со склонами к морю и с глубокими долинами, с замершими озерками среди гор. Но озерки эти были предательскими и, несмотря на все предупреждения, не один из команды «Наутилуса» провалился в них.

«Наутилус» ошвартовался у льдины, и матросы один за другим устремились на нее. Какое облегчение поразмяться немного и подвигаться, когда просидишь на «Наутилусе» взаперти в течение двух недель! Люди бегали кругом, скатывались вниз с крутых «горных склонов», валялись по снегу и вообще вели себя как очумелые. Но какой у них был вид! Запачканное сажей и маслом платье, грязные, заросшие бородами лица, черные руки. При электрическом освещении и при обычной грязи на борту судна внешний вид наш не так поражал, но на солнечном свете, да еще на фоне снега все мы походили на трубочистов чистейшей воды!

Мы с Саулем как можно скорее расставили свои инструменты и принялись за дело: я сперва занялся наблюдением солнца, а Сауль магнитным измерением, при чем потом я помогал ему в этом. Это была тяжелая работа, потому что, по недостатку времени, мы не ставили палатки, а искали лишь защиты от северного ветра позади какого-то тороса. К сожалению, нам не удалось произвести больше половины одной серии измерений. Когда мы уже были на полдороге, льдина внезапно начала поворачиваться, и почти сейчас же после того «Наутилус» стало зажимать в тиски, так что нам пришлось прервать свою работу.

Пока мы были заняты своими наблюдениями, Уилкинс, Доред и Филлингер усиленно трудились над фотографированием. Наша станция, команда на льду, набирание воды и т. п. были сфотографированы и засняты на фильму; потом установили нашу переносную радиостанцию и увековечили работу по телеграфированию. Впрочем, выражение «работа по телеграфированию» совершенно неправильно: переносная радиостанция не действовала ни в тот раз, ни потом. В тот раз — потому что нам нечего было с ней делать, а потом — потому что она вообще никуда не годилась!

Энергия должна была подаваться маленьким бензиновым мотором, но нам ни разу не удалось пустить его в ход. Накануне вечером Уилкинс пытался взять его в оборот, сперва внизу в камере для спуска в воду, потом на палубе, где он провозился с ним до часу ночи, но так и не мог заставить его действовать. Если налить на его верх немного эфира, он делал два-три оборота, но с помощью того бензина, который у нас был взят

с собой (он помещался в верхней надстройке, внизу не было никаких горючих веществ), не могло быть и речи о том, чтобы вдохнуть в него жизнь!

Но не только этот «дорожный прибор» доставлял нам огорчения, — большая радиостанция на борту судна тоже функционировала неудовлетворительно. Утром 2 сентября я узнал, что последнее сообщение с «Наутилуса» было отправлено в субботу 29 числа. Были нелады с антенной — ее или убирали вниз, потому что мы собирались произвести попытку погружения в воду, или же она совершенно покрывалась льдом.

Свердруп и Сауль производят наблюдения на льдине.

Я был так занят своей работой, что мне и в голову не приходила мысль о радиосвязи, но теперь, узнав, что она была прервана, я огорчился — ведь дома, наверное, начнут тревожиться.

Я досадовал также и на то, что перерыв произошел как раз 2 сентября. В этот день я праздновал 25-летие со дня поступления в университет и надеялся получить возможность послать привет своим товарищам, справлявшим юбилей в Осло. Я радовался в свое время мысли принять участие в этом торжестве, но, вместо того чтобы встретить старых друзей и попировать с ними, сидел теперь на 81°40′ северной широты на негодной подводной лодке, работая как негр, походил на негра и болтал

на чужих языках с раннего утра до позднего вечера! Было горько, но горше всего была полная невозможность подать о себе хотя бы какой-нибудь знак. Потом мне рассказывали — настаивая на достоверности передаваемого — что с юбилейного торжества мне посылалась телеграмма. Сердечно благодарю, но я никогда не получал такой телеграммы!

Вечером 2-го мы направились на запад, потому что не было никакого смысла итти дальше на восток, раз мы оказались на банке. Когда мы шли на юг, чтобы выйти из льдов, у Мейерса опять получилась глубина только пятьдесят метров при промере эхо-лотом. Мы застопорили машины, для проверки показания с помощью обыкновенного лота, но трос дал 148 метров, и мы не могли обнаружить место с пятьюдесятью метрами, несмотря на все поиски. Однако, довольно правдоподобно, что там, где мы проплывали, находится очень мелкий участок, — ведь Мейерс получил утром те же пятьдесят метров почти на том же самом месте.

Мы продолжали итти на запад в течение целых суток. Всю ночь и следующее утро мы шли вдоль кромки льда, чтобы произвести промеры. Кромка лежала теперь на 81°30′, но днем мы отклонились от нее немного к югу.

Я использовал день, чтобы просмотреть наши астрономические определения мест и вычертить наш маршрут. Погода нам довольно благоприятствовала, так что мы произвели не мало обсерваций, а наш жирокомпас функционировал замечательно. Не могу представить себе, как мы обходились бы без жирокомпаса, потому что магнитным компасом совершенно нельзя было пользоваться на подводной лодке. Высказывалось сомнение в том, в какой мере можно полагаться на жирокомпас в таких высоких широтах, потому что он не действует у северного полюса, а сила направления мала уже на 80 градусах. На таких высоких широтах мы должны были вводить много поправок к показаниям компаса, но все они были заранее вычислены теоретическим путем и оказались настолько правильными, что мы всегда получали хорошее совпадение между своим определением по счислению и обсервациями. Впрочем, наши хорошие впечатления о работе жирокомпаса являются не единственными: многие туристские суда применяли его до 81°. Мы пользовались им до 82°.

Довольно легко было проверить все обсервации, но не так то легко вычертить маршрут, потому что в нашем распоряжении имелось только несколько полярных карт в небольшом масштабе и, кроме того, карта Шпицбергена, доведенная лишь до 81° северной широты. Эту карту я продолжил

вверх, но позднее оказалось, что она недостаточно далеко захватывает область и на запад, так что ее пришлось продолжить и в этом направлении. Было довольно хлопотливо работать в лаборатории над большой картой, и она у меня стала мокрой и испачканной, но, когда я кончил работу, было интересно окинуть взором наш извилистый путь.

Накануне ночью, т. е. в ночь на среду, Мейерс опять-таки не мог посылать телеграммы. Он пробовал было, но из-за сырости обмотку пробивало, Мейерс испортил целый ряд катушек, а в запасе у него их было немного. Ему пришлось заняться обмоткой новых катушек, а это была мешкотная работа, так что он не надеялся установить опять радиосвязь раньше ночи на пятницу или, может быть, даже раньше ночи на субботу. Для нас это не играло никакой особенной роли, ибо мы теперь знали, чего мы можем достигнуть на «Наутилусе», и не собирались предпринимать что-нибудь такое, что могло бы подвергнуть нас опасности, но для нас было совершенно очевидно, что дома скоро начнут бояться самого худшего. Мои огорчения касались моих близких, но, вообще говоря, я должен признаться, что я был так занят работой — с семи часов утра до одиннадцати-двенадцати вечера — что мне некогда было думать о том, как будет истолковано наше молчание. Я не был осведомлен о том какие сообщения посылал Уилкинс, и не знал, что их легко можно было понять в том смысле, что мы подвергались большому риску, тогда как в действительности мы вели свою работу очень осторожно.

Команда не обращала никакого внимания на радиосвязь, и я сомневаюсь, чтобы кто-нибудь из нее знал о том, что в течение нескольких дней с лодки не посылалось никаких сообщений. Команду интересовало только получение новостей дня, и прежде всего «бэйзболлные итоги», а принимать радиосообщения Мейерс все время мог.

Настроение на борту судна постепенно падало. Там всюду было холодно и неуютно, и так как теперь все знали, что мы не можем совершить ничего особенного подо льдами, то команда начала стремиться домой, хотя и не теряла бодрости духа. Машинист Шоу отпустил себе окладистую бороду, тронутую сединой, а видимая часть лица была у него черна от масла и сажи.

— Меня дважды фотографировали в моем нынешнем виде, и если мне еще когда-нибудь захочется пойти в какую-нибудь экспедицию, то я просто вытащу эти фотографии и полюбуюсь на них, — сказал он.

Раз как-то вечером кок раскладывал в камбузе пасьянс, когда я зашел туда немного подкрепиться. Пасьянс не вышел,

и кок почесал себе затылок: «Ну, в этом месяце мы еще не попадем домой!»

По таким пустякам можно было заметить тоску по дому, но она не выражалась открыто: все были лойяльны, несмотря на трудности и усталость.

4 сентября опять был долгий день. В семь часов мы были разбужены командой: «Готовься к погружению!» Уилкинс с Доредом отплыли в брезентовой шлюпке на поиски льдины, с которой можно было бы сфотографировать пробное погружение, проведенное таким же точно образом, как и раньше. На этот раз мы, сидя у себя в лаборатории, почти не обращали ни на что никакого внимания и продолжали заниматься своими вычислениями. Правда мы сделали маленький перерыв, когда «Наутилус» ушел в воду носом под углом в 15 градусов и носовая часть судна терлась о нижнюю поверхность льдов, при чем я несколько раз поднимался в носовую башню, чтобы взглянуть через глазок, но волнение, пережитое при первой попытке, уже не повторилось.

Впрочем, один раз мы пережили минуту настоящего смертельного страха. Резец все еще оставался установленным на верхней части большого бездействующего ледового бура, и когда мы в первый раз должны были погружаться под лед, Уилкинс крикнул нам, что резец надо убрать. Это было понято неверно — в том смысле, что резец надо пустить в ход, и вот мы начали спускаться под лед с бешено вращавшимся резцом, делавшим 600 оборотов в минуту. Последствия не замедлили сказаться. Резец крепко засел во льду и пошел резать его в продольном направлении. В задней части лаборатории остановился вал, но вал от мотора продолжал работать, так что искры и зубья от зубчатки полетели во все концы. Я опрометью помчался мимо бура на корму, чтобы крикнуть, что мотор надо остановить, не подумав о том, что какой-нибудь зубец от зубчатки может проломить мне голову.

Нужно сказать, что в этот же день мы подвергались гораздо более серьезному несчастью, ибо один из винтов повредило льдом, несмотря на все принятые предосторожности. На обоих винтах было много памяток от ударов о мелкие льдины, но в этот день немного согнулась одна из лопастей правого винта, к счастью, не настолько сильно, чтобы совсем вывести винт из строя, хотя всё у нас на борту порядочно тряслось, когда этот винт работал. Это привело к тому, что Дэненхоуер стал еще осторожнее и не позволил себе заходить куда-нибудь в такое место, где винтам могла угрожать опасность.

Когда фотографирование закончилось групповыми снимками на льду, мы взяли океанографическую станцию, пока Филлин-

гер производил измерение силы тяжести, а Сауль проверял результаты промеров глубин с помощью эхо-лота. Пробы должны были подвергнуться исследованию во время нашего дальнейшего плавания на югозапад вдоль ледяной кромки, так что было уже около полуночи, когда, наконец, можно было улечься спать.

Перед тем как забраться в койку, мы были обрадованы вестью, что Мейерс уже привел свои катушки в порядок и восстановил радиосвязь. В то же время мы узнали, как сильно опасались за нашу судьбу во внешнем мире. Первые сведения принесла нам телеграмма, присланная Филлингеру его женой. Телеграмма эта поступила в перевранном виде и потому была не вполне ясна, но в ней сообщалось что-то о Рисер-Ларсене[1] и о «Hilfe».[2]

На борту «Наутилуса» у меня не возникало и мысли — думаю, не только у меня, но и у остальных, — что наше молчание будет истолковано как знак того, что «Наутилус» погиб, но ночью мы узнали о том, что уже предприняты некоторые шаги для посылки спасательной экспедиции. Только по возвращении домой я узнал, как серьезно оценивалось наше положение, и преисполнился глубокой благодарности за проявленное желание оказать нам помощь.

Нельзя упрекать Уилкинса за перерыв радиосвязи. Но его можно упрекнуть в том, что его телеграммы, предназначенные для прессы, по своей редакции должны были производить на людей здравомыслящих впечатление, будто мы подвергаемся гораздо большим опасностям, чем это было на самом деле. При чтении этих телеграмм можно было подумать, что с «Наутилусом» произошло какое-то несчастье, в особенности если вспомнить о многих несчастных случаях, бывших с ним раньше. И эти телеграммы были так не похожи на молчаливого и неразговорчивого Уилкинса!

Мне было приятно узнать, что такие люди как Хелланд-Хансен, Рисер-Ларсен, Трюгве Гран произносили успокоительные речи, хотя сами и думали в это время о том, что следовало бы готовиться к отправке нам на помощь спасательной экспедиции. Нужно также отметить удивительную быстроту, с которой норвежское правительство действовало, чтобы предупредить возможное несчастье.

На основании собственного опыта, вынесенного мною в то лето, я еще энергичнее присоединяюсь к высказанному Руалом Амундсеном мнению о значении радиотелеграфирования для

---

[1] Выдающийся норвежский летчик и полярный исследователь, участник последних экспедиций Р. Амундсена.

[2] Помощи.

Примечание переводчика

экспедиций. Амундсен считал радио настоящим бедствием как для участников экспедиции, так и для остающихся дома! Для сидящих дома всякий перерыв в радиосвязи служит источником беспокойства и тревоги. И если даже радиосвязь действует удовлетворительно, то как для близких людей, так и для участников плавания, важно одно: «Без хороших вестей можно и обойтись; гораздо лучше, если бы не было дурных вестей!»

Среди телеграмм, полученных Уилкинсом, была одна от Хэрста, который настойчиво предлагал ему вернуться домой и отказаться от всяких дальнейших опытов, пока в его распоряжении не будет новой и лучшей подводной лодки. «Все ваши друзья тревожатся за вашу безопасность», гласила телеграмма. Уилкинс показал ее Дэненхоуеру.

— Что вы на это скажете? — спросил Дэненхоуер.

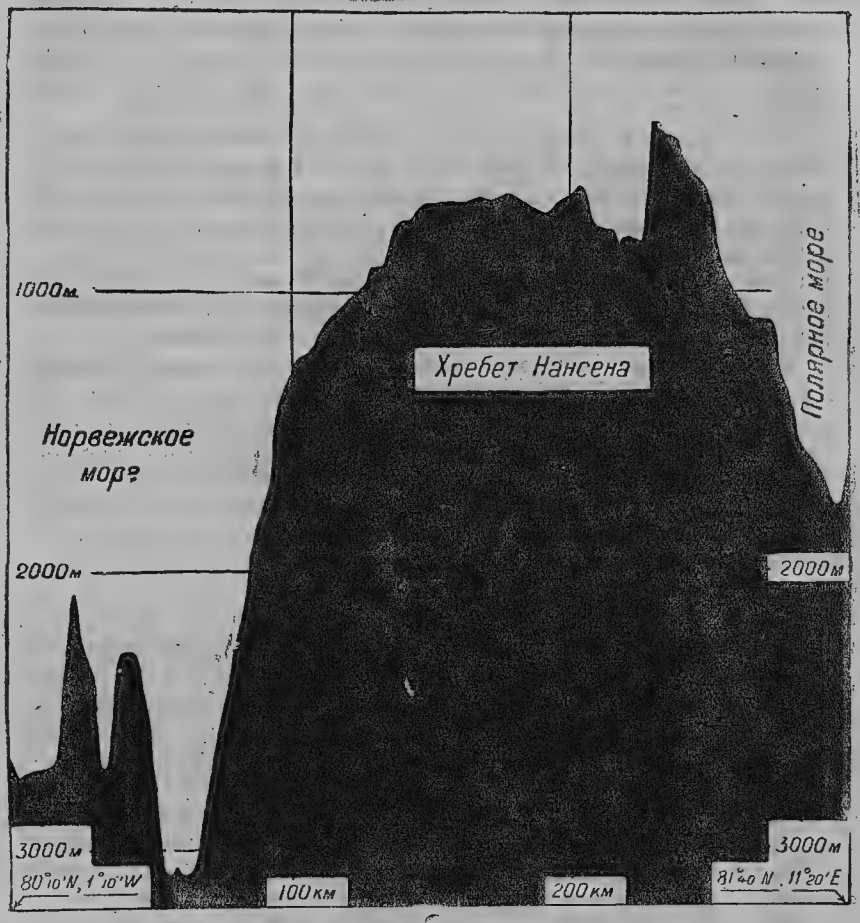
— То же самое, что я говорил в Дэвенпорте, в Бергене и в Лонгйире — мы будем продолжать, пока окажемся в состоянии выполнять какую бы то ни было положительную работу.

И мы продолжали. В субботу 5-го мы поднялись в пять часов утра и взяли океанографическую станцию и произвели измерения силы тяжести между шестью и восемью часами, продолжали итти вдоль границы льдов до часа дня, взяли еще одну станцию между двумя и четырьмя часами и занимались исследованием взятых нами проб воды в промежутки времени между станциями и после последней из них. Кончили в девять часов вечера. Восьмичасовой рабочий день был для нас слишком короток.

Мы продолжали итти вдоль льдов в субботу днем. Глубина давно уже была только 600—700 метров, но в субботу вечером она сильно возросла, и когда мы остановились, то под нами была глубина в 3100 метров. Мы пересекли предполагаемый хребет между Шпицбергеном и Гренландией и прошли на запад гораздо дальше, чем какая-нибудь из прежних экспедиций, бывших на той же широте. Наши промеры глубины помогают установить с еще большей вероятностью, что хребет действительно образует порог, отделяющий большие глубины Ледовитого океана от глубин Норвежского моря, но все же остается еще неизвестная область, которую необходимо исследовать.

Утром в воскресенье 6-го мне страшно хотелось попробовать взять еще одну океанографическую станцию, которая помогла бы сравнить условия на южной стороне хребта с теми, которые мы нашли на северной стороне. К сожалению, условия погоды были неблагоприятны для работы. Северовосточный ветер дул в течение нескольких суток и сжал льды так сильно, что было совершенно невозможно войти в них. На море разыгралось волнение, затруднявшее работу в камере для спуска в воду, а ветер

был такой свежий, что пришлось бы приготовиться к сильному дрейфу и немало повозиться с тросом, так как его сильно скашивало бы.



Профиль глубин на основе промеров эхо-лотом через каждые 3.7 м.

Все же мы рискнули попробовать, но нам не повезло. Из-за качки мы не могли точно заметить, когда лот касался дна, и потому вытравливали слишком много троса. Два нижних приемника для воды и 500 метров проволоки легли на дно, спутавшись в один клубок, так что нам пришлось страшно повозиться,

выбирая обратно трос. Все же мы вытащили все свои инструменты в целом виде и добыли отличную пробу дна, но трос, лежавший на дне, оказался испорченным узелками, и мы получили всего лишь одну единственную пробу воды с глубины в 2600 метров. Ветер так крепчал, что мы не решились продолжать океанографическую работу и на полчаса легли в дрейф у самой кромки льдов, пока Филлингер производил еще одно измерение силы тяжести.

Когда мы опять пошли дальше, обнаружилось, что мы снова встретили глубокую «дыру» — или же, что мы прошли над подводной долиной, ибо глубина быстро упала приблизительно до 2500 метров, но дно было очень неправильным. Это можно видеть на самом краю слева на рисунке, где показан профиль вдоль нашего пути между 81°40′ северной широты и 11°20′ восточной долготы и 80°10′ северной широты и 1°10′ западной долготы, когда мы, главным образом, шли на югозапад.

В воскресенье днем мы прошли мимо настоящей ледяной горы, которая, должно быть, вела свое происхождение от одного из ледников на Шпицбергене или на островах, лежащих восточнее. Это была импозантная столовая гора, плывшая по течению в своем одиноком величии немного мористее сплошного льда. Она возвышалась над водою метров на пять-шесть, а под водой уходила на глубину, вероятно, сорок пять-пятьдесят метров. Не было ничего удивительного встретить такую ледяную гору здесь, ибо мы зашли так далеко на юг, что находились на пути, которым, как нам известно, следуют ледяные горы, но я был бы очень изумлен, если бы мы встретили такую штучку, находясь на 82° к северу от пролива Хинлопен.

Кромка сплошных льдов все время шла на югозапад, и мы приближались к области, хорошо известной в отношении океанографии. Здесь мы охотно взяли бы еще одну океанографическую станцию, чтобы увязать свои наблюдения со сделанными ранее, но погода и ветер этого не позволили. Правда, мы встретили в шесть часов еще одну ледяную гору и пытались найти за нею защиту от ветра, но она не так уж была велика, чтобы «Наутилус» мог чувствовать себя спокойно.

Это было грустно, но вся научная работа планировалась в расчете на условия плавания во льдах, и мы не могли надеяться на выполнение того, что нам было желательно, не входя во льды. Уилкинс решил повернуть домой, потому что теперь он сделал все, что мог, при тех скверных вспомогательных средствах, которые находились в нашем распоряжении.

Мы распростились со льдами стаканом того же самого рейнвейна, которым приветствовали их 19 августа. Тогда мы наде-

ялись одержать над льдами победу, но теперь поняли, что льды победили нас. Тогда мы пожелали Уилкинсу успеха в его попытке, теперь же пожелали ему бóльшей удачи на следующий раз.

Меня поразило, как много общего между нынешней экспедицией Уилкинса и попыткой Амундсена перелететь от Аляски до Шпицбергена!

В 1922 году Амундсен отправился на север с аэропланом, радиус действия которого должен был сделать возможным перелет через Ледовитый океан. Кое-кто из специалистов верил в план и в Амундсена, но некоторые не советовали ему пользоваться аэропланом, а другие считали, что весь этот план настолько рискован, что его никогда нельзя осуществить. В тот раз оказались правы те, кто отговаривал Амундсена, потому что при посадке после первого пробного полета в мае 1923 года сломалась левая лыжа и аэроплан не мог больше стартовать. Однако план осуществился. Амундсен обратился к другим заданиям, но через пять лет, в 1928 году, Уилкинс с Эйельсоном предприняли полет от Аляски до Шпицбергена на новом и лучшем аэроплане.

В 1931 году Уилкинс отправился на север на подводной лодке, которая по мнению кое-кого из специалистов могла быть пригодна для перехода через Ледовитый океан, между тем как некоторые утверждали, что лодка совершенно не приспособлена для этого, а другие считали, что и сам план неисполним. На этот раз оказались правы те, кто возражал против похода «Наутилуса», потому что «Наутилус» потерял руль глубины еще до того, как можно было испробовать лодку подо льдом.

Будущее покажет, пересечет ли кто-нибудь Ледовитый океан на новой и лучшей подводной лодке. Я думаю, это можно осуществить, и надеюсь, что Уилкинс окажется тем человеком, который это сделает. Я хочу напомнить здесь одну фразу, огненными буквами врезавшуюся в мой мозг в тот день, когда в 1910 году я сидел на галлерее в старом университетском актовом зале и слушал речь Теодора Рузвельта:

— If you succeed, go on, if you don't succeed, go on![1]

---

[1] Если вам везет — продолжайте! Если вам не везет — все-таки продолжайте!

7

ДОМОЙ

Мы покинули сплошные льды на 80°10′ северной широты и 4°10′ западной долготы и направились на восток. До возвращения в Адвентфьорд мы должны были зайти в какую-нибудь гавань на северозападном берегу Шпицбергена, чтобы произвести измерение силы тяжести и взять магнитную станцию. Уилкинс решил зайти в бухту Вирго, в силу исторических воспоминаний, с нею связанных.

Переход был гораздо хуже, чем мы ожидали. Вдоль льда дул свежий бриз с северовостока, а немного мористее мы встретили сильный ветер и крупную волну. «Наутилус» стал теперь гораздо легче, чем во время плавания на север от Шервöй, и потому его валяло еще больше. Он ни разу не ложился очень сильно на наветренный борт, но на подветренный — на правый борт — иногда кренился на 45—50 градусов. К счастью, моя койка была у правого борта, и я лежал удобно и хорошо, но скорее на стенке судна, чем на матрасе. Среди ночи меня разбудил грохот — это Уилкинса выбросило из койки прямо на ящики, стоявшие между койками и изображавшие собою стол. Эти ящики были надежно принайтовлены, но все же найтовы так сильно ослабли, что Сауль боялся, как бы вся эта музыка не попала к нему на койку.

Сильнейшая качка объяснялась отчасти тем, что мы пользовались автоматическим управлением. Рулевая машина ставилась на заданный курс и соединялась с жирокомпасом, так что руль приводился в движение сейчас же как судно выходило из курса. Устройство это действовало так мгновенно, что лодка не могла уклоняться от волны. Вот почему размахи были столь сильны и вот почему волны все время хлестали через верхнюю надстройку — и разбили переднюю радиомачту. Впрочем, Дэненхоуер говорил, что «Наутилусу» еще не приходилось плавать в худшую погоду!

Люки было задраены и мы шли вслепую, потому что вода попала в перископ, а через глазки в башне нельзя было смот-

реть прямо вперед. На следующее утро открылись берега Шпицбергена, но штормом нас снесло на юг. Впереди нас виднелась не северная оконечность Амстердамского острова, куда мы намеревались выйти, но бухта Магдалины, южнее Датского острова. Вместо того, чтобы итти против ветра, Уилкинс решил пройти на юг и произвести измерения в глубине Кроссфьорда.

Только в четыре часа дня мы миновали мыс Митру и в шесть часов оказались мористее мыска между двумя внутренними рукавами Кроссфьорда. Филлингер произвел свое измерение, но от взятия магнитной станции пришлось отказаться, потому что было рискованно высаживать Сауля на берег в брезентовой

«Наутилус» входит со сломанной радиомачтой в Кросфьорд на Шпицбергене.

шлюпке, когда ветер налетал с гор резкими порывами.

Около восьми часов, когда мы дрейфовали в море, ледники сияли на вечернем солнце, а вершины гор окрасились в красный цвет. Большие синие ледяные горы величественно плавали по фьорду. У них был изумительный вид, но я без всякого удовольствия думал о том, что мы могли столкнуться с такой горой, когда шли ночью с задраенными люками, не видя ничего перед собой.

Мы проложили курс на Айсфьорд, но должны были обогнуть Форланд, потому что «Наутилус» сидел так глубоко, что мы не

могли рисковать проходом через мелкий Форландсунд. Позднее мы узнали, что, зайди мы в тот вечер в Новый Олесунд, и мы встретили бы Тура Иверсена, находившегося там на судне «Вейдинг» и имевшего задание отыскать нас, так как в это время высказывались серьезные опасения, что с «Наутилусом» что-то случилось.

Погода заметно улучшилась, когда мы опять вышли в море, норд-ост утих и волнение стало меньше. Поэтому мы шли хорошим ходом и на следующее утро входили в Айсфьорд при ослепительном солнечном сиянии.

Стоя на вахте, Шлоссбах и Крилли распевали американские дуэты из какого-то обозрения. В особенности один твердили они неустанно.

Крилли:

— О мистер Галлагер, о, мистере Галлагер,
Слыхали ль вы о подводной лодке Уилкинса?
На ней буры режут лед,
Она к полюсу идет,
Где ждет ее свиданье с цеппелином.

Шлоссбах:

— О, мистер Шихан, о, мистер Шихан,
Это, право, замечательная вещь!
Если можно верить вам,
Я хотел бы сам быть там.

Крилли:

— Как, на подводной лодке, мистер Галлагер?

Шлоссбах:

— Нет, на цеппелине, мистер Шихан!

Тем временем внизу происходили некоторые изумительные метаморфозы, в связи с предстоящим прибытием в цивилизованный мир. Уилкинс скрылся в камеру для спуска в воду, с примусом и кастрюлей, полной воды, и появился оттуда совершенно неузнаваемым. Его заплатанный, зашитый, измазанный нефтью и перепачканный «комбинэзон» был заменен синим костюмом, который, правда, носил следы многонедельного хранения в койке, но рубашка была безукоризнена, лицо сияло от чистоты и даже руки стали значительно светлее. Мы, остальные, не столь основательно занялись своим туалетом: нам не хотелось портить себе удовольствие, ожидавшее нас в Лонгйире в виде настоящей бани.

Я спросил Уилкинса, каким путем он намерен итти из Адвентфьорда, пойдет ли он прямо в Берген или же шхерами вдоль берега. Я считал несомненным, что он направится в Норвегию, и поэтому был немало удивлен, когда он сказал, что хочет предложить Дэненхоуеру избрать кратчайший путь в Нью-Йорк через Исландию и Нью-Фаундленд. Ведь «Наутилус» нанят только для экспедиции и, в силу контракта, должен быть сдан в Нью-Йорке по окончании плавания. Поэтому Уилкинс хотел привести его как можно скорее в Америку и считал и возможным и безопасным совершить плавание через Исландию. Мне казалось, что в такое время года это будет и тяжелое и опасное плавание, даже несмотря на то, что машины «Наутилуса» находились теперь в лучшем состоянии, чем при отплытии из Америки летом. Но моя работа на борту судна была окончена, так что я не видел никаких оснований для защиты своего мнения. Что касалось Филлингера и меня самого, то было ясно, что если «Наутилус» пойдет к Исландии, мы должны будем вернуться домой из Лонгийра и, по всей вероятности, это будет наиболее целесообразным решением и для Сауля.

Мы сообщили в Лонгйир, что прибудем туда в три часа дня, но во время перехода фьордом обе машины действовали столь великолепно, что уже в час дня мы были на месте своего назначения. В первый и единственный раз за всю свою историю «Наутилус» пришел раньше назначенного времени! Поэтому пристань была пуста, когда мы подходили к ней, но не успели мы ошвартовиться, как уже наши друзья собрались. Нас опять сердечно встретили и по горячим рукопожатиям мы поняли, как сильно все за нас тревожились.

Уже заранее было дано распоряжение затопить баню, и через час после прибытия вся команда «Наутилуса» собралась в бане, где и подверглась полному превращению. Крилли так выразил общее настроение:

— Это до того великолепно, что стоит опять пойти на «Наутилусе» только, чтобы еще раз пережить подобное ощущение!

Уилкинс был единственным, кто не воспользовался сейчас же баней. Он остался на борту, чтобы написать письма и приготовить все фотографии и фильмы для отправки их с «Ингер Элисабет», которая должна была уйти в Харстад в десять часов вечера.

После бани я тотчас же отправился снова на борт «Наутилуса», чтобы переговорить с Уилкинсом о его дальнейших планах. Мне нужно было узнать, действительно ли Уилкинс считает, что «Наутилус» может итти прямо в Америку, или нет.

Уилкинс не мог сказать мне ничего определенного. Он телеграфно запросил Морское министерство о разрешении сдать

«Наутилус» в какой-нибудь европейской гавани и до получения ответа не мог ничего предпринять. Но, принимая во внимание все обстоятельства, он предложил, чтобы мы, трое ученых, попробовали, не удастся ли нам отплыть на юг с пароходом «Ингер Элисабет» и увезти с собой в Берген все научное снаряжение.

Нельзя было долго раздумывать, да я и не раздумывал. Даже если бы «Наутилус» и пошел прямо в Берген, мы трое оказались бы на нем просто пассажирами и только всем мешали бы. Кроме того, нельзя было отрицать, что гораздо удобнее будет путешествовать несколько иначе.

У нас оставалось мало времени на сборы. Было уже пять часов дня, и я должен был прежде всего осведомиться, найдется ли для нас место на борту «Ингер Элисабет». Кроме того, надо было собрать все вещи, часть из них упаковать и приготовить все для доставки до десяти часов вечера на пристань, где стояла «Ингер Элисабет».

Сауль прибыл на «Наутилус», и я объяснил ему положение.

— В половине седьмого мы можем начать перевозку на берег инструментов и справимся со всем в два часа, если оставим на месте большой аппарат с маятниками, — сказал я. — Если же брать его с собой, то нам потребуется еще час.

Но Сауль не верил, что можно успеть это сделать.

— Вы помните, сколько понадобилось времени на погрузку всего в Бергене? Тогда мы потратили целый день, а теперь нужно еще упаковать часть вещей для перевозки их!

— Ладно, успеем! — думал я. — Должны успеть!

В половине седьмого я вернулся. Мы получили разрешение итти до Харстада; в девять часов придет моторный бот и захватит большую часть наших вещей, а в десять часов заберет остальное. Пустые ящики и упаковочный материал пришлют нам к семи часам. Но мы должны быть готовы к тому, что на борту «Ингер Элисабет» будет тесно: удобных помещений на пароходе немного, а еще до нас было уже два-три пассажира. Мы не испугались, мы не были избалованы в этом отношении!

И вот работа закипела. Сауль, Филлингер, Мейерс, Крилли и я трудились, не покладая рук. Ящик за ящиком поднимались через люк и переносились по доскам, изображавшим сходню; инструменты были вытащены и уложены в ящики. В девять часов около шестидесяти мест было перенесено в моторную лодку и доставлено на пристань, а в десять часов мы, после больших трудов, вытащили и аппарат для измерения силы тяжести.

Отход парохода немного запоздал. Мы могли опять вернуться на «Наутилус» и с удовольствием подкрепиться там бутербродами,

потому что нам некогда было раньше подумать об еде и мы ничего не ели с двух часов дня.

Настала минута прощанья с товарищами и с «Наутилусом». Всем нам троим было грустно покидать судно, и мы охотно остались бы до роспуска экспедиции в каком-нибудь отечественном порту. У нас на борту судна были только друзья, и мы не могли отделаться от чувства, что мы поступили бы более по-товарищески, дождавшись окончательного решения и продолжив плавание на «Наутилусе», если бы тот пошел в Норвегию. И было жалко покидать его. Правда, на нем было тесно и неуютно, холодно, сыро и грязно, но все же «Наутилус» был нашим домом в течение многих недель.

В одиннадцать часов «весь Лонгйир» отправился нас провожать, и мы начали свой долгий путь домой, который с каждым днем становился все более и более комфортабельным. Грузовик «Ингер Элисабет» явился подходящим переходом между «Наутилусом» и «Св. Свитуном».[1]

Нам вовсе не нужно было пересаживаться на другое судно в Адвентфьорде, потому что по прибытии в Харстад мы узнали, что «Наутилус» все-таки отправился в Норвегию. Дэненхоуэр счел неблагоразумным пускаться в плавание от Шпицбергена к Исландии, а оттуда к Нью-Фаундлэнду, и мне кажется, если судить по опыту июньского перехода через Атлантический океан, что едва ли кто упрекнет его за это.

Мы прибыли в Берген в четверг 10 сентября и ждали, что «Наутилус», который должен был итти из Харстада прямо на юг, прибудет сюда уже в пятницу, но судно встретило непогоду, у него капризничали моторы и потому оно пришло в Берген в воскресенье утром.

Лоцмана, шедшие на «Наутилусе» от Лёдингена, давали потом весьма живописное описание перехода на юг и не жалели никаких красок, рассказывая о нашей подводной лодке, которую они характеризовали как «дырявую банку из-под консервов». На счет «банки из-под консервов» я могу согласиться, потому что иногда у нас действительно бывало такое чувство на борту нашего судна, что сардинки в коробке располагают большим простором, чем мы, но эпитет «дырявая» просто высосан из пальца! К тому же пусть сами лоцмана отвечают за свои слова! Я не участвовал в плавании и не могу защищать своего о нем мнения. Правда, от команды судна я получил сведения иного

---

[1] Один из лучших норвежских пассажирских пароходов.

Примечание переводчика

рода, но ведь она была более привычна к плаванию на «Наутилусе» и представляла себе ясно, что можно от него ожидать.

Собственно говоря, я вообще не стал бы ничего упоминать о лоцманах, если бы те не отзывались об Уилкинсе в таких выражениях, которые повлекли за собой недоразумения. Я имею в виду замечание, что «Уилкинс смог уплатить нам только часть нашего вознаграждения», ибо оно создало такое впечатление, будто Уилкинс оказался несостоятельным и делал попытку уклонится от принятых на себя обязательств. На самом же деле все обстояло так: Дэненхоуер, по договоренности с Уилкинсом, должен был оплатить лоцманов, но у него не хватило наличных денег, и потому, по его предложению, Уилкинс просил лоцманов несколько уменьшить свои довольно повышенные требования.

Через две недели после того, как лоцмана выступили со своими заявлениями, меня навестил наш кок Стамнес и очень негодовал по этому поводу:

— Меня здесь постоянно спрашивают, то один, то другой, получил ли я от Уилкинса свое жалованье. Слыхана ли такая ерунда! Я мог только ответить на это, что мне заплатили за две недели лишку сверх того, что мне причиталось. И я сам слышал, как Уилкинс говорил, что за проводку судна шхерами должен платить Дэненхоуер, так что лоцманам следовало знать, что это не касается Уилкинса.

Стамнес горячился все больше и больше:

— Они рассказывают, что Уилкинс только лежал внизу и спал или читал. А что же он мог делать наверху? Он не вел судна, и ему нечего было делать на мостике! И еще они говорят, что не могли даже умыться. Но умывальник был на судне, а воды они могли получить вволю. Я видел собственными глазами, что лоцман, который с нами шел, содержал себя в чистоте, он даже брал у меня полотенца. И лоцмана рассказывают, что им пришлось в течение пяти дней есть стоя. Но другие могли это делать целых три месяца, и мы никогда не слышали от них никаких жалоб!

По прибытии в Берген Уилкинс решил распустить экспедицию как можно скорее, и уже в воскресенье вечером команда получила полный расчет и была списана с судна. В понедельник утром все получили свои проездные билеты в Америку и выехали туда через Ньюкасл, но капитан Дэненхоуер остался еще на несколько дней в Бергене, в ожидании ответа от Морского министерства на просьбу о разрешении продать «Наутилус» на слом или же затопить его.

Сам же Уилкинс немедленно приступил к работе по снятию всего снаряжения, принадлежавшего экспедиции, и работал на борту судна с помощью двух-трех человек с утра до вечера.

Он начинал иногда работу в четыре часа утра и никогда не позднее семи часов, при чем случалось, что работа затягивалась до десяти-одиннадцати часов вечера. Он говорил:

— Я не люблю работать и поэтому всегда стараюсь закончить дело как можно скорее!

Он закончил все в одну неделю. Все ценные инструменты, жирокомпас, эхо-лотовый аппарат и радиостанция были разобраны и вместе с полярным снаряжением и полярным провиантом сложены в погреб Геофизического института и опечатаны таможенной печатью. А в день отъезда Уилкинса «Наутилус» был отбуксирован и встал на прикол, в ожидании своей дальнейшей судьбы.

Неделю спустя пришло извещение, что Морское министерство дало разрешение затопить «Наутилус» в нейтральных водах у норвежского побережья.

В своем дневнике я нахожу следующие строки, датированные пятницей 21 августа, за день до того, как должна была состояться первая попытка погружения лодки в воду:

«Теперь мы ждем только того, когда машинисты закончат свою работу (с ледовыми бурами), чтобы, наконец, приступить к деятельности. Интересно, окажется ли Уилкинс прав? Он сказал как-то: «Есть единственный способ заставить эту лодку погрузиться в воду. Надо набить ее динамитом и потом взорвать!».

«Coming events cast their shadow ahead».[1]

Но с затоплением судна вышла некоторая проволочка. Когда батареи, принадлежавшие экспедиции, были удалены, пришлось откладывать затопление со дня на день из-за дурной погоды. И в тот момент, когда я пишу эти строки, «Наутилус» все еще стоит в Бергене.

Будет грустно видеть исчезновение «Наутилуса», потому что каждое судно является как бы живым существом. Я не могу считать «Наутилус» просто корпусом, набитым машинами! Для меня он живая личность, потому что у него было довольно много разума, у нашего «Наутилуса». Он отлично знал, что его строили не для льдов, что он стар и его никак уже не омолодить, и потому изо всех сил противился, когда было решено изъять его с «кладбища» на морской станции в Филадельфии, подвергнуть процессу омолаживания à la Штейнах, отнять у него славное имя О — 12 и назвать «Наутилусом». Он устроил скандал, когда его должны были вести из Филадельфии в Нью-Йорк для крещения, он отказался итти добровольно через Атлантический океан, он пытался сам нырнуть под воду во время перехода вдоль норвежских берегов и брыкался и лягался, озлившись, когда его заставили итти

[1] Надвигающиеся события уже бросают перед собою тень!

до самых северных берегов Шпицбергена. Но ничто не помогло, ибо воля у Дэненхоуера оказалась сильнее. «Наутилус» поволокли бы на буксире, если бы он не захотел сам итти, его попытка вылезти на берег была предотвращена, и ему так и не удалось стряхнуть с себя людей! Несмотря на все брыканья, его заставили войти во льды. Но там он сбросил руль глубины, пустил его ко дну и перестал быть подводной лодкой!

Когда выдавался счастливый случай, «Наутилус» вел себя хорошо; тогда он позволил запихнуть себя под лед, так что мы получили представление об условиях освещения подо льдами, тогда он позволил нам произвести испытание нашего научного оборудования и дал нам возможность собрать ряд ценных наблюдений.

Вопреки всему, он оказал нам большие услуги. Благодаря походу на «Наутилусе» мы пожали плоды опыта, которые могут оказаться полезными на подводной лодке, специально построенной для льдов; благодаря «Наутилусу» мы знаем теперь, что широкие научные исследования могут быть осуществлены на подводной лодке, и мы уже достигли ряда положительных результатов. Наше летнее плавание не пропало зря, если считать его пробным.

Но мы узнали также, что «Наутилус» никогда не будет пригоден для льдов и что никогда не возникнет и речи о каком-нибудь новом полярном плавании на нем. Поэтому его все же приходится уничтожить, и наиболее достойный для этого способ — это дать «Наутилусу» исчезнуть в его же собственной стихии...[1]

Не было недостатка в предупреждениях и в предсказаниях перед нашим отплытием летом 1931 года. Теперь, когда события несколько отступили на задний план, я часто размышляю над тем, кто же был прав: те, кто не верил в самую идею, те, кто не верил в «Наутилус», или же мы, продолжавшие свою линию?

Мы еще не знаем, правы ли те, кто не верит в идею, ибо до сих пор еще никто не плавал под сплошными льдами на подводной лодке. Я лично попрежнему верю, что можно исследовать Ледовитый океан с помощью подводной лодки, я основываюсь на своем знакомстве с состоянием льдов и считаю, что можно построить соответствующую своему назначению подводную лодку.

Но не верящие в «Наутилус» оказались правы, потому что с полной очевидностью обнаружилось, что «Наутилус» непригоден для льдов. Один из таких неверивших в «Наутилус», американский адмирал Родмэн, в апреле 1931 года выступил с газетной статьей, в которой указывал на ряд слабых мест у подводной лодки. Хотя адмирал не во всем прав, однако сейчас очень инте-

---

[1] «Наутилус» был затоплен у норвежских берегов в 1932 году.

Примечание переводчика.

ресно прочесть его выводы. Отметив слишком незащищенное положение руля глубины и винтов, он пишет:

«Если бы я решился на предсказание, то оно было бы так редактировано: винты «Наутилуса» будут повреждены в разреженных льдах вокруг Шпицбергена раньше, чем будет сделана сколько-нибудь серьезная попытка произвести первое погружение под сплошной лед. И если так случится, то я скажу, что это будет счастье при несчастном случае».

Предсказание адмирала Родмэна, собственно говоря, является правильным, потому что мы потеряли руль глубины до того, как могли произвести какую бы то ни было попытку к погружению. Маловероятно, чтобы руль снесло льдами, но если уж ему суждено было исчезнуть, то он не мог выбрать для своей гибели на дне океана более удобного момента!

Были ли мы вправе продолжать свое плавание? Не знаю. Имея позади события 1931 года, нетрудно произнести над нами убийственный приговор, но, когда мы отплывали, мнения специалистов противоречили одно другому, ибо нельзя не признавать авторитетности таких людей как Симон Лейк и Слоун Дэненхоуер.

Лично я решил воспользоваться открывавшейся передо мной возможностью участвовать в работе, которую я в течение ряда лет надеялся осуществить. Мне удалось столько сделать в интересующей меня области, что я не имею оснований быть недовольным.

Для Уилкинса обстановка сложилась совсем иначе. Ему пришлось напрячь все свои силы, сперва для собирания денежных средств, а потом для исправления всех тех недостатков, которые постепенно обнаруживались. Во время ремонта в Дэвенпорте он работал как механик с утра до вечера и, насколько я его знаю, наверное прихватывал еще и часть ночи. Он и слышать не хотел разговоров об отказе от дела, пока не использовал лета целиком. В 1931 году он не мог осуществить свой великий план — пересечь Ледовитый океан на подводной лодке, но ему хотелось узнать, что подводной лодкой можно пользоваться подо льдом. Но и это не удалось — он извлек только некоторый опыт, приобретенный дорогой ценой.

Хочу надеяться, что Уилкинсу удастся собрать средства для постройки новой подводной лодки, годной для льдов. Я надеюсь на это потому, что верю в его план и хорошо узнал Уилкинса. Он обладает той прямолинейной индивидуальностью, которая заслуживает доверия, непреклонной волей и неутомимой работоспособностью, разбивающей все преграды, и твердой верой, которая проводит в жизнь всякую новую идею.

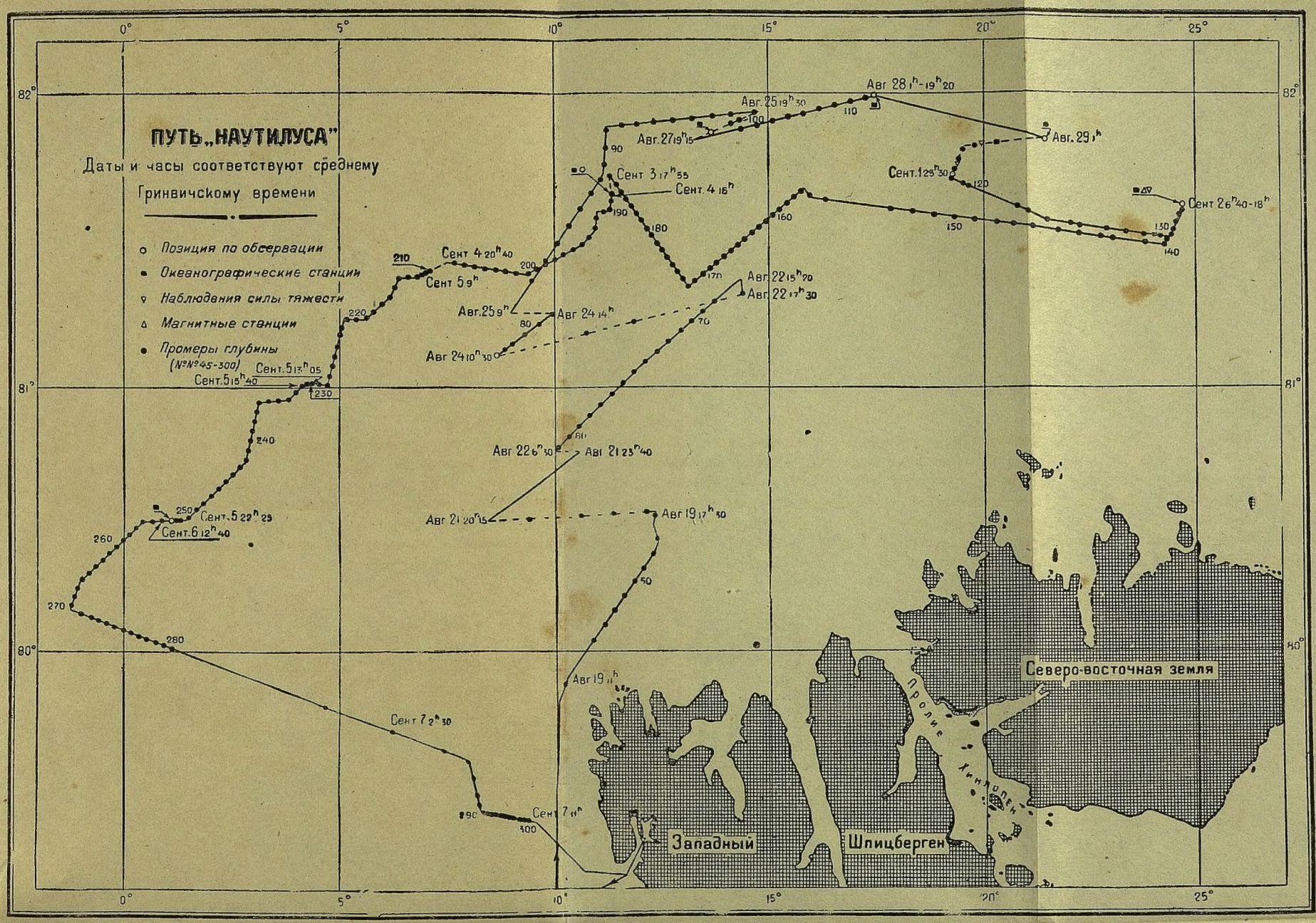
Кабинет Севера
Обл. Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

ОГЛАВЛЕНИЕ

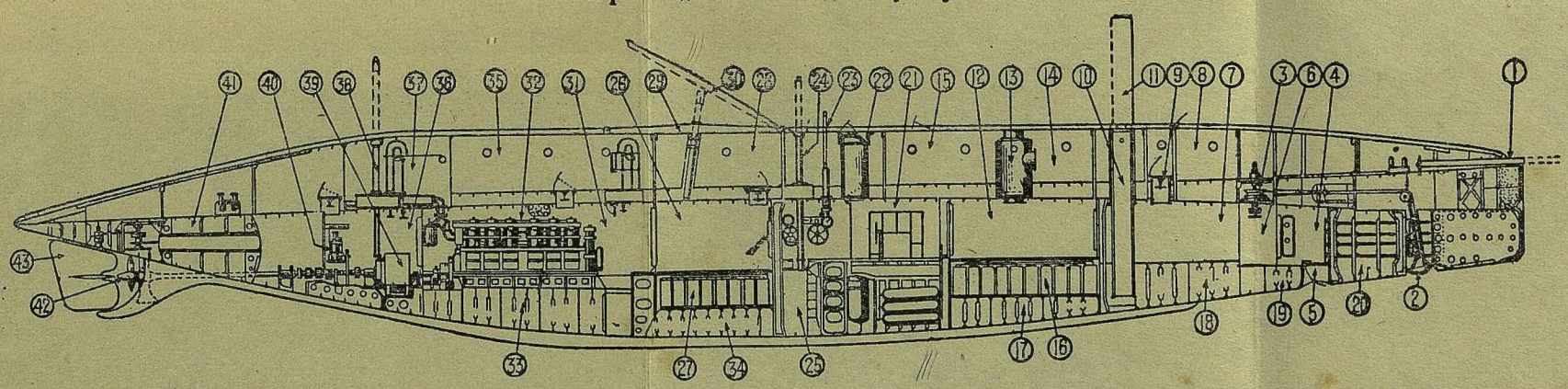
	Стр.
Предисловие проф. В. Ю. Визе	3
На север	7
Уилкинс	23
«Наутилус»	38
Во льды	54
Вдоль льдов	75
Во льдах	91
Домой	110

Путь «Наутилуса» вдоль норвежского побережья до Шпицбергена и обратно.

Кабинет Севера
Обл. библиотека
им. А. В. Добролюбова

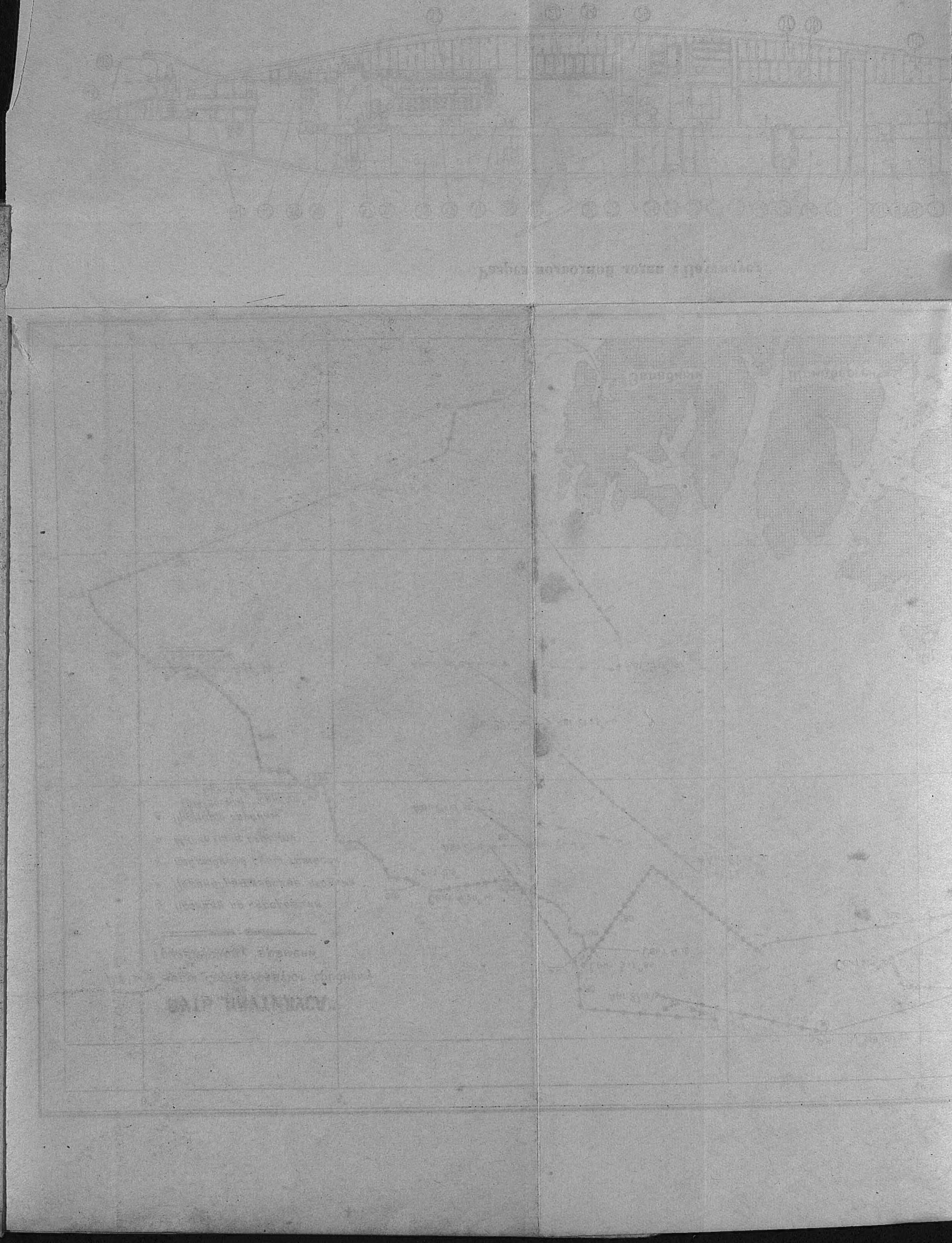


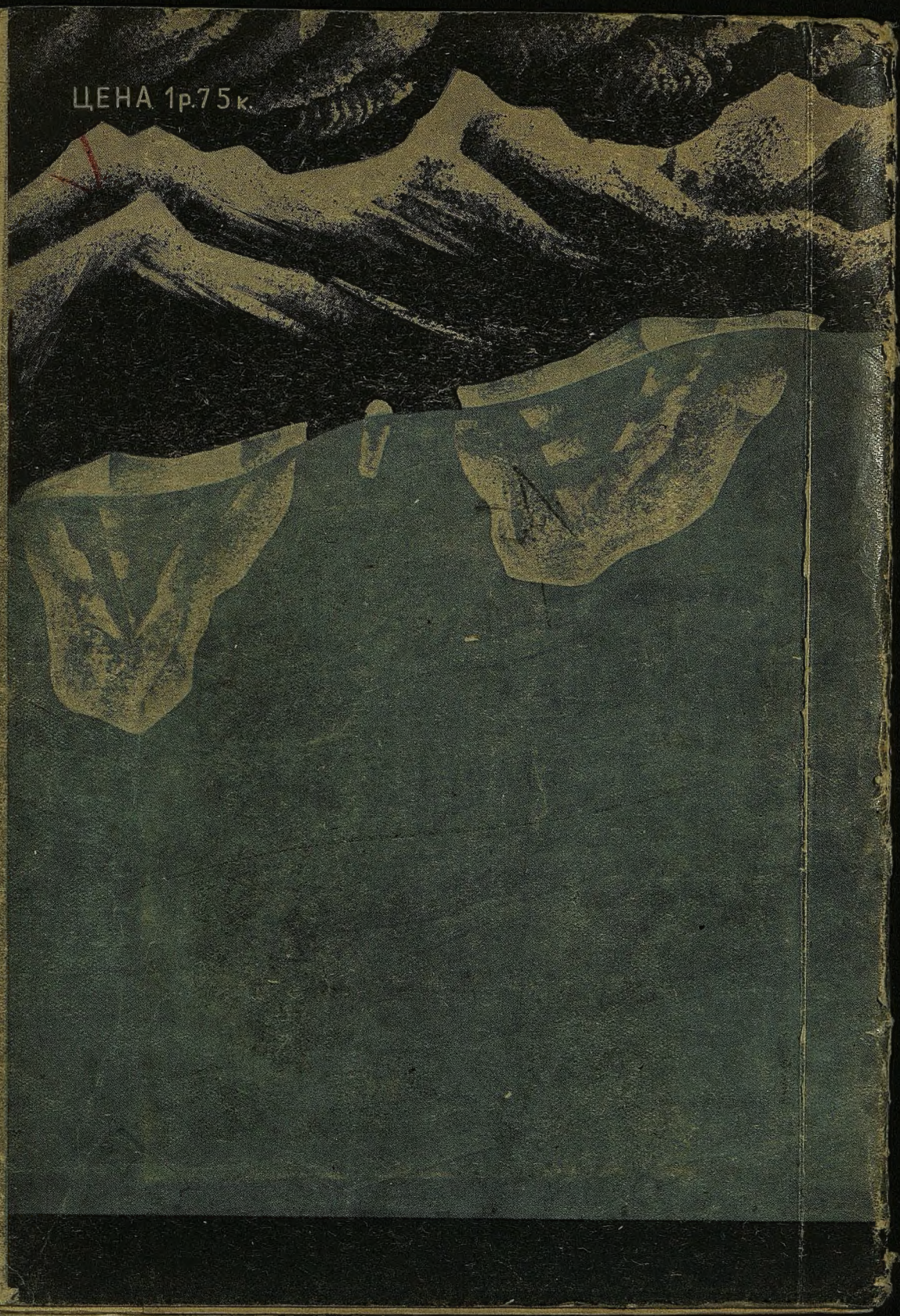
Разрез подводной лодки «Наутилус».



1) Гидравлический бушприт для смягчения ударов. 2) Грибковый якорь. 3) Брашпиль. 4) Камера для спуска в воду. 5) Люк. 6) Воздушный шлюз. 7) Помещение ученых и лаборатория. 8) Палубная каюта ученых. 9) Люк между палубной каютой и лабораторией. 10) Рубка с буром наверху. 11) Рубка в поднятом положении. 12) Помещение команды. 13) Воздушный шлюз с люком. 14) Палубная камера для спуска в воду. 15) Палубный трюм. 16) Аккумуляторы. 17) Топливные и водяные балластные цистерны. 18) Тоже. 19) Водяные балластные цистерны. 20) Носовые диферентные цистерны. 21) Передний пост управления. 22) Укрепленная рубка. 23) Перископ. 24) Выдвижной ледяной бур и труба для приема воздуха. 25) Главное балластное помещение. 26) Второе помещение для команды. 27) Аккумуляторы. 28) Палубное помещение команды. 29. Рычаг для смягчения ударов о лед. 30) Он же в поднятом положении. 31) Машинное отделение. 32) Главные механизмы. 33) Топливные и балластные цистерны. 34) Тоже. 35) Мастерская. 36) Помещение электромоторов. 37) Отделение глушителей. 38) Глушитель и бур над ним. 39) Электромотор и генератор. 40) Компрессор. 41) Кормовая диферентная цистерна. 42) Винт. 43) Руль,

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова




ЦЕНА 1р.75к.